





Roland Flückiger-Seiler

## Mürren in der Architektur- geschichte der Schweizer Hotelbauten

176 Ansicht des Dorfes Mürren nach 1896 mit den Hotels Grand Hotel und Kurhaus Mürren, Victoria (im Vordergrund, 1894 eröffnet), Jungfrau (nebenan, 1890 eröffnet), Beau-Site (im Bildhintergrund an der Geländekante, 1896 eröffnet) und Alpenruhe (rechts aussen, 1894 eröffnet).

### Der bescheidene Anfang 1858

Im Jahr nach der Eröffnung des neuen Hotels Silberhorn in Mürren schrieb eine englische Touristin in ihr Tagebuch: «The hotel at Mürren is very picturesquely placed, on a projecting green knoll, at the entrance of the scattered hamlet, which is said to be the highest village in Switzerland inhabited all the year round.» Das von der Bergschaft Winteregg im Sommer 1858 eröffnete neue Gasthaus am unteren Rand des Dorfes, dicht am Abgrund ins Lauterbrunnental, folgte der Tradition alpiner Wohnbauten. Das Gebäude war mit seiner Firstrichtung in der Hangneigung angeordnet, es richtete seinen Blick also gewissermassen ins Tal und damit zu der bewunderten Bergwelt. Zwei Vollgeschosse lagen auf einem Steinsockel, der die Hangneigung aufnahm, so dass die Gäste auf der Bergseite

177



177 Das 1858 eröffnete Hotel Silberhorn in leichter Distanz zum traditionellen Dorf, dargestellt in einem zeitgenössischen Stich um 1860.

ins erste Obergeschoss eintreten konnten. Fünf Fensterachsen fanden sich auf der Bergseite, je zwei einfache und zwei doppelte Fenster wiesen die beiden Längsseiten auf. Zwei Giebellukamen pro Seite bereicherten das mit Gehrschilden abgeschlossene Satteldach. Die Bergschaft hatte das vom Gemeinderat aus Gründen einheimischer Arbeitsbeschaffung geforderte Schindeldach mit genagelten Schindeln ausgeführt, wie frühe Ansichten zeigen. Offensichtlich konnten die Nägel, damals noch eine teure Anschaffung, zu erschwinglichen Preisen gekauft werden oder ein Mitglied der Bergschaft war selber Nagelschmied. Mit seiner glatten Dachfläche erschien das Hotel Silberhorn, ganz im Gegensatz zu den alten landwirtschaftlichen Gebäuden mit traditionellen Legschindeln und Steinen zu ihrer Befestigung, als neuartiger Bau im traditionellen Umfeld. Es musste auf die ersten Besucher, wie die genannte Engländerin, wohl als Symbol für den baulichen Fortschritt gewirkt haben. Die Kommentare in den Reiseführern sind von Anfang an des Lobes voll über das neue Haus: 1861 schrieb beispielsweise Iwan von Tschudi in seinem «Guide Suisse» von einer «excellente auberge», im folgenden Jahr bemerkte das Reisehandbuch von Hermann Alexander Berlepsch die «ganz civilen» Preise und 1866 lobte er ganz speziell die «freundl. aufmerksame Bedienung».

Mit diesem Neubau hatte das hoch über dem Lauterbrunnental gelegene und nur mit einem anstrengenden Fussmarsch erreichbare Dorf den Anschluss an den damals im Berner Oberland bereits blühenden Fremdenverkehr auch geschafft. Mürren war damit im Gleichschritt mit der allgemeinen Entwicklung, hatte doch, ein paar Jahre früher allerdings, auch im gegenüberliegenden Wengen der Tourismus Fuss gefasst: Seit 1852 ist dort eine Sommerwirtschaft nachgewiesen; die ersten bekannten Feriengäste logierten in Wengen aber, im Gegensatz zu Mürren, im Privathaus der Bauernfamilie Christian und Anna Lauener-Gertsch am Kneubach, die kurz danach ein erstes Pensionsgebäude erbauten.

Bis ins frühe 19. Jahrhundert standen für die damals überschaubare Zahl von Reisenden nur wenige Unterkunftsmöglichkeiten zur Verfügung. Diese lagen vorwiegend in Städten oder in Zentren des wirtschaftlichen und politischen Lebens, also an Etappenorten der damals begangenen Wege. In alpinen Gegenden logierten die ersten Besucher in Alphütten oder in den Häusern von politischen Mandatsträgern wie Landvögten oder Richtern sowie bei den Geistlichen, die sich in der Früh-

178



zeit des Tourismus besonders gastfreundlich zeigten. In den ersten Reiseführern wurde den Gästen beispielsweise die Übernachtung in den Pfarrhäusern von Lauterbrunnen und Grindelwald empfohlen. Vielerorts führten auch Gemeinwesen eigene Wirtshäuser, wie das Landhaus in Meiringen oder Gstaad. In Interlaken war seit spätmittelalterlicher Zeit eine Klosterherberge bekannt und auf dem Grimselpass führte die Landschaft Oberhasli bis 1902 das Hospiz in eigener Regie.

Vielerorts entwickelten sich, wie in Wengen, die ersten Pensionen für den Aufenthalt von fremden Besuchern aus den Häusern privater Gastgeber. Ihre Architekturgestalt blieb dabei stets im regionalen Umfeld verwurzelt: In den ländlichen Gegenden fanden sich mehrheitlich Holzhäuser, in den städtischen Siedlungen Steinbauten. Auch die ersten Berggasthäuser auf Rigi Kulm (1816 eröffnet, Abb. 178), dem Faulhorn ob Grindelwald (1822 erstmals bewilligt, 1832 vergrößert), auf der Grossen und der Kleinen Scheidegg sowie der Wengernalp (alle in den 1830er-Jahren entstanden) unterschieden sich in der Frühzeit noch kaum von den sie umgebenden Alphütten.

Seinen ersten eigenständigen architektonischen Ausdruck fand das Hotel im schweizerischen Umfeld kurz nach 1830. Der damals geprägte neue Hotel-Bautyp eines repräsentativen Steinbaus mit klassizistischer Fassadengestaltung fand sich zuerst in den von den fremden Gästen rege besuchten Städten an grösseren Seen. Als Pionierbau entstand 1834 das Hôtel des Bergues in Genf (Abb. 179), danach folgten innert einiger Jahre das Hôtel Gibbon in Lausanne, das «Trois Couronnes» in Vevey, das «Drei Könige» in Basel oder der «Schweizerhof» in Luzern. Diese grossen Stadthotels der ersten Generation legten die Basis für die drei Säulen eines Erfolgshotels im 19. Jahrhundert: Neben dem Ausblick auf die bewunderte Bergwelt gehörten ein auf die anspruchsvolle Kundschaft ausgerichtetes Interieur mit zahlreichen eleganten Gesellschaftsräumen und einem repräsentativen Speisesaal sowie ein im englischen Stil gestalteter Hotelgarten zum Erfolgsrezept dieser Be-

178 Das 1816 als erstes «Berghotel» der Schweiz eröffnete Gasthaus auf Rigi Kulm unterschied sich noch kaum von den damaligen Alpgebäuden.

triebe. Besonderer Beliebtheit erfreute sich damals bereits die Aussicht auf die nahe Alpenwelt, sodass beispielsweise der initiative Johannes Baur in Zürich nur drei Jahre nach dem Hotel Baur-en-Ville am Paradeplatz mit dem Baur-au-Lac ein zweites Haus am Seeufer erstellte.

Die nächste bedeutende Epoche der Schweizer Hotelgeschichte begann kurz nach der Jahrhundertmitte. In einem eigentlichen «Hotelboom» etablierten sich in der ganzen Schweiz zahlreiche neue touristische Orte. Grosser Beliebtheit erfreute

179



179 Das Hôtel des Bergues in Genf entstand als erstes grosses Stadthotel in der Schweiz, Hotelprospekt von 1834.

sich zu dieser Zeit der Hotelbau am Wasser, beispielsweise in Montreux am Genfersee, in Gunten am Thunersee, in Weggis am Vierwaldstättersee oder in Paradiso am Luganersee. In etlichen Fremdenorten verdoppelte sich die Zahl der Hotels und Pensionen damals innert kürzester Zeit. Die Hotelgebäude nach 1860 repräsentierten das damalige rasche Wachstum der Fremdenindustrie: Die Fensterachsen steigerten sich von früher höchstens fünf auf sieben bis neun, die Zahl der Stockwerke auf mindestens vier. Mit dem Übergang zu immer pompöseren Fassadengestaltungen im Stil des Neobarocks und der Neorenaissance unterschied sich das Hotel in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bereits deutlich von seinen älteren klassizistischen Vorbildern aus den 1830er-Jahren.

### Erste alpine Hotelbauten

In den 1850er-Jahren, dem Jahrzehnt des ersten Gasthausbaus in Mürren, fanden Berggasthäuser ihre Verbreitung an mehreren einsamen Standorten im Gebirge: 1850 errichtete beispielsweise der Hospentaler «Löwen»-Wirt Franz Karl Müller ein Gasthaus auf dem Furkapass, mehr als ein Jahrzehnt vor dem Strassenbau über diesen Alpenpass. Es war ein einfacher Holz-Blockbau, gemäss zuverlässigen Quellen ein aus Watingen bei Wassen versetztes Wohnhaus. In diesem Jahrzehnt erhielten auch die ersten Aussichtspunkte im Berner Oberland ein neues Gasthaus: zuerst auf der Grossen Scheidegg (nach einem Brand von 1849) und der Wengernalp (Hôtel de la Jungfrau um 1850, Abb. 180), dann auf der Kleinen Scheidegg (Hotel Bellevue 1855) und dem Gipfel des Niesen (1857). Die meisten dieser Neubauten setzten sich als steinerne Gebäude in Szene. Sie unterschieden sich dadurch erstmals deutlich von den umliegenden Alpgebäuden.

Besonders viele Hotels in einer Höhenlage über 1500 Meter entstanden seit den 1850er-Jahren im Wallis, der Region mit den meisten Viertausendern in der Schweiz. Diese Hotels lagen mehrheitlich in entlegenen Seitentälern oder an einsa-

men Bergflanken und sie dienten den damals vorwiegend britischen Touristen als Basislager für die Eroberung der Drei- und Viertausender-Gipfel sowie als Aufenthaltsort für mehrere Wochen oder sogar Monate Sommerfrische. Als eines der ersten Berggasthäuser überhaupt für die Eroberung der Viertausender wurde 1854 das Hotel Riffelberg oberhalb Zermatt, im Angesicht des Matterhorns, eröffnet und sogleich vom späteren Zermatter Tourismuskönig Alexander Seiler in Pacht genommen (Abb. 181).

180



181



180 Um 1850 entstand auf der Wengernalp das neue Steingebäude mit dem stolzen Namen Hôtel de la Jungfrau.

181 Auf Riffelberg oberhalb von Zermatt entstand 1854 ein erstes Berghotel im Angesicht des Matterhorns: «Le Mont Cervin, vue de l'hôtel du Ryffel», Farblithografie Th. Müller, um 1860.

### Das Aussichtshotel

In den späten 1860er-Jahren etablierte sich der Hotelbau auf einer Aussichtsterrasse im Hochgebirge. Immer mehr Touristen bevölkerten zu dieser Zeit die alpinen Gegenden, immer weniger dieser fremden Besucher wagten sich aber selber auf die hohen Berggipfel. Die Hotels in höheren Lagen mutierten deshalb in dieser Zeit zu Aussichtshotels. Diese Veränderung im touristischen Verhalten hatte auch Auswirkungen auf die Architektur. So erhielten die Hotels in der Folge vermehrt Balkone,

denn die Gäste verliessen ihre Zimmer nun nicht mehr frühmorgens um vier Uhr zum Bergsteigen, sondern sie hielten sich vermehrt den ganzen Tag im Hotel und dessen Umgebung auf. Die neue Gästeschar bevorzugte deshalb neben den Balkonen der eigenen Zimmer vor allem die gesellschaftlich bedeutsamen Aussichtsterrassen bei den Hotels.

In dieser Zeit entwickelten sich einige Orte in aussichtsreicher Höhenlage über den stark besuchten Schweizer Seen zu ersten eigentlichen Tourismuszentren. Die neuen Höhenorte zogen die Touristen förmlich in ihren Bann, denn sie boten ihnen eine ideale Aussichtsplattform zum Betrachten von Natur und Landschaft. Glion über dem Genfersee gehörte zu den schweizerischen Pionieren, Beatenberg und Aeschi über dem Thunersee sowie Giessbach über dem Brienersee

182



182 Aussicht vom Hotel Axenstein.  
Hotelprospekt um 1870.

zu den bekanntesten Höhenorten im Berner Oberland. Heiden und Walzenhausen dominierten fortan das touristische Geschehen über dem Bodensee. Ein eigentlicher Kranz von Hotels an bester Aussichtslage bildete sich bis in die Mitte der 1870er-Jahre rund um den Vierwaldstättersee: Zu den wichtigsten Häusern gehörten dabei die neuen Hotels Axenstein und Axenfels oberhalb von Morschach sowie auf dem Bürgenstock und dem Seelisberg. Entscheidend gefördert wurde diese markante Entwicklung in der Zentralschweiz durch den Besuch der englischen Königin Victoria im Sommer 1868 auf der Baustelle beim Hotel Axenstein, als sie diesen Platz als «the most beautiful spot I met with on my journey through Switzerland» bezeichnete (Abb. 182).

Im Zeitalter der Etablierung zahlreicher Aussichtshotels auf schweizerischer Ebene kam es in Mürren zu einem ersten bedeutenden Ausbau der Hotelinfrastruktur. Mürren lag zwar nicht über einem See, dafür aber mitten im Hochgebirge vor einem furchterregenden Abgrund und – das war wohl der entscheidende Punkt – mit Blick auf das Jungfraumassiv auf einem dramatisch-einmaligen Aussichtsplateau. Das neue Hotel Mürren, 1870/71 von Johann Sterchi-Wettach unmittelbar neben dem von ihm gepachteten Hotel Silberhorn erbaut, sowie das im Mai 1874 eröffnete Grand Hotel des Alpes des Lauterbrunner Hoteliers Christian Gurtner trafen dieses neue Bedürfnis nach einer Aussichtslage im Gebirge vortrefflich. Die beiden neuen Häuser standen nun, im Gegensatz zum alten Hotel Silberhorn, mit ihrer Firstrichtung parallel zur Hangkante, so dass die Längsfassade zur Aussichtsseite orientiert war. Damit konnten die neuen Hotels ihren Gästen eine grosse Anzahl Zimmer mit ungestörter Aussicht auf die bewunderte Bergwelt anbieten (Abb. 183).

Die Architektursprache der beiden Bauten aus den frühen 1870er-Jahren war noch weitgehend von traditionellen Einflüssen geleitet. Das Hotel Mürren entstand



183 Ansicht der Hotels Silberhorn von 1858 (im Vordergrund) und Mürren von 1871.

184 1876 erhielt das Hotel Mürren einen Querfirst und damit eine Giebelfassade zur Aussichtsseite hin.

in bewährter Zimmermannskunst, nämlich als Holzbau in massiver Blockbautechnik mit einem einfachen Satteldach. Auch bei der 1875 baubewilligten Erweiterung des Gebäudes mit einem Querfirst blieb man dem traditionellen Blockbau mit Schindeldach treu. Die scherenschnittartig bearbeiteten Holzbretter an den Dachrändern waren die Vorboten einer neuen Zierform, die sich gegen Ende des Jahrhunderts stark verbreiten sollte (Abb. 184).

Auch das 1870 begonnene, durch einen Föhnsturm zuerst zerstörte und dann am 15. Mai 1874 definitiv eröffnete Grand Hotel des Alpes erhielt eine für den damaligen Hotelbau traditionelle Gestaltung. Der dreistöckige Holzbau mit ausgebautem Dachgeschoss stand, wie beim Hotel Mürren, mit der Firstrichtung





186



185 Das Grand Hotel des Alpes in einer Fotografie kurz nach der Eröffnung 1874.

186 Das Grand Hotel des Alpes mit der 1875/76 erstellten Dependance.

187 Die Aussichtsseite beim Grand Hotel des Alpes von 1874, dargestellt in der Werbung der Zeitschrift «Alpenpost».

187



quer zur Hangneigung, was den aktiven Hotelier in der Zeitschrift «Die Alpenpost» zum folgenden Werbespruch animierte: «unübertroffene Aussicht auf die Schneeberge». Der dreiteilige Baukörper mit einem langen, neunachsigen Mitteltrakt schloss mit zwei prägnanten Kopfbauten ab, die eine reiche Fassadengestaltung erhielten. Einem damals weit verbreiteten Gestaltungswillen entsprechend waren die Schmalseiten in spätklassizistischer Weise mit repräsentativen Eckkissen (Mauerblenden), Gurtgesimsen und Fenstereinfassungen ausgestattet. Ein Giebel-dreieck nach klassischem Vorbild, zahlreiche Balkone sowie eine vorgelagerte Veranda führten zusammen mit den reichen Gestaltungsdetails auf den Schmalseiten zu repräsentativen Fassaden, welche auf die Gäste ausgerichtet waren, die von diesen Seiten zu Fuss ankamen. Da wirkte der bescheidene Eingang auf der Bergseite des neunachsigen Mitteltraktes geradezu als klägliches Anhängsel (Abb. 185 und 186).

Repräsentativ gestaltet war die Aussichtsseite zum Tal hin, die nur aus wenigen Darstellungen bekannt ist. Die beiden seitlichen Querflügel überragten auch auf dieser Seite den zurückgesetzten Mittelbau deutlich. Eine zwischen diese beiden Kopfbauten gespannte Veranda mit Terrasse im ersten Stock ermöglichte einen geschützten Aufenthalt auf der Aussichtsseite vor den Gesellschaftsräumen im Erdgeschoss. Obschon das Hotel des Alpes, wie die Abbildungen zeigen, in seiner Gesamtform noch am älteren Schema des dreiteiligen Baukörpers mit Mitteltrakt und zwei Seitenrisaliten festhielt, wurde die Südseite in der Eröffnungswerbung der Zeitschrift «Alpenpost» als fünfteiliger Baukörper mit einem zusätzlichen Giebel und einem leicht vortretenden Mittelrisalit dargestellt. Dieser lässt sich aus den bekannten Fotos nicht nachweisen, der geschäftstüchtige Hotelier kannte aber offensichtlich die neusten Tendenzen im Schweizer Hotelbau, so dass er sich die Darstellung mit einem fünfteiligen Baukörper erlaubte (Abb. 187).

### **Der wirtschaftliche Einbruch**

Gegen 1880 erfasste ein mehr oder weniger ausgeprägter wirtschaftlicher Einbruch den Fremdenverkehr in der ganzen Schweiz. Diese Zäsur hielt mancherorts beinahe ein ganzes Jahrzehnt lang an. Ausgelöst wurde die Krise im Gefolge des Deutsch-Französischen Kriegs durch einen Börseneinbruch im Herbst 1873 in Wien, New York und Berlin. Ein bedeutsames Ereignis jeder Zeit war beispielsweise der Konkurs der Gesellschaft «Regina Montium» im Jahr 1876, die auf dem ambitiösen Weg zur «Alleinherrschaft» im Hotel- und Tourismusbereich an der Rigi schon zu Beginn der Krisenzeit nach nur drei Jahren kläglich gescheitert war. Am deutlichsten traf der Rückgang im touristischen Sektor das Berner Oberland, wo der Hotelbau kurz vor 1880 vielerorts abrupt zum Erliegen kam. Bereits in den Jahren 1876–1878 ging die Zahl der Logiernächte in der ganzen Region rapid zurück, beim Hotel Jungfraublick in Interlaken zum Beispiel von etwa 10 000 Übernachtungen 1876 auf unter 7000 im Jahre 1878. In diesen Jahren häuften sich die Hotelkonkurse im ganzen Berner Oberland. 1875 ging der «Spiezerhof» am Thunersee in eine zwangsweise Versteigerung, zwei Jahre darauf der «Thunerhof» in Thun. In Interlaken kam 1876 der «Oberländerhof» zum Verkauf und 1878 waren gleich mehrere Betriebe vom Konkurs betroffen. Im folgenden Jahr wurde das kurz zuvor eröffnete «Beau-Rivage» in der Oberländer Touristenmetropole versteigert. In den 1880er-Jahren kamen dort weitere berühmte Hotels unter den Hammer: der Gasthof Adler 1883, das Hotel du Lac 1884 und das Hotel du Nord sogar 1883 und 1884. Anfang 1885 ging das stolze Hotel Ritschard nach Konkurs an die neue Aktiengesellschaft «Hotel Metropole & Monopole». Als Folge dieser ausgeprägten wirtschaftlichen Krise kam die Hotelbautätigkeit in der Region Interlaken bis weit in die 1890er-Jahre vollständig zum Erliegen.

In Mürren liessen sich die Hoteliers von dieser wirtschaftlich schwierigen Zeit offenbar nicht beeindrucken, sind doch bei beiden Betrieben auch in den späten 1870er-Jahren und den frühen 1880er-Jahren teils bedeutende bauliche Aktivitäten zu verzeichnen. 1875/76 erstellte Christian Gurtner bei seinem kurz zuvor erst eröffneten Grand Hotel des Alpes bereits ein Dependance-Gebäude (Abb. 186). Nachdem Johann Sterchi-Wettach das knapp zwei Jahrzehnte lang von der Bergschaft gepachtete Hotel Silberhorn im Jahr 1876 erwerben konnte, begann er sogleich mit einem imposanten Ausbau des Betriebs. Die baulichen Aktivitäten sind anhand von Fotos, der Hotelwerbung und dank Urkunden in groben Zügen nachvollziehbar, aber leider nicht mehr genau datierbar. Noch im Jahr 1876 ergänzte der umtriebige Patron sein Hotel Mürren mit einem im Jahr zuvor bewilligten Quergiebel (Abb. 184), so dass sein ursprünglich parallel zur Hangkante stehendes Hotelgebäude nun auch einen Giebel zum Tal hin erhielt. Bald darauf erstellte er auf der Südwestseite ein neues Hotelgebäude, das parallel zum alten Hotel Silberhorn zu stehen kam. Kurz nach seiner «Alleinherrschaft» bestand



189



188 Ansicht des Hotelkomplexes von Johann Sterchi-Wettach nach dem Bau des dritten Gebäudes (rechts im Bild).

189 Hotelwerbung von 1884 für das vergrößerte und zum Grand Hotel ausgebaut Hotel Mürren.

Sterchis Hotelanlage also bereits aus drei Einzelbauten (Abb. 188). 1884 dokumentiert die Hotelwerbung einen weiteren Neubau auf der Nordostseite, an Stelle des alten «Silberhorn». Das dreistöckige Hotel Mürren von 1871 war nun flankiert von zwei vierstöckigen Holzbauten mit talwärts gerichteten Satteldächern an der Geländekante, die bereits erste Verbindungsbauten untereinander erhalten hatten (Abb. 189). Seit 1881 erscheint der Betrieb von Johann Sterchi im Reiseführer von Baedeker zudem unter dem stolzen Namen «Grand Hôtel und Kurhaus Mürren», die Konkurrenz zum benachbarten Grand Hotel des Alpes ist offensichtlich!

Eine weitere architekturgeschichtlich bedeutende Aktivität ergab sich aus dem Brand des Grand Hotel des Alpes vom 20. Oktober 1884. Beim Neubau des eingäscherten Gebäudes blieb Hotelier Gurtner beim Bewährten: Das «in Mauer, Rieg und Holz erbaute und mit Blech und Schindeln gedeckt[e]» Hotelgebäude erhielt auf den ersten Blick das gleiche Erscheinungsbild wie sein Vorgängerbau von 1874, auf dessen Grundmauern der Neubau auch aufgebaut wurde (Abb. 190). Bei genauerer Betrachtung lässt sich immerhin eine neuzeitlichere Fassadengestaltung ausmachen: Neben den bekannten Gurtgesimsen und Lisenen an den Kanten des Gebäudevolumens liess die auf der Hangseite zumindest optisch gestaltete Mittelzone mit Eingang und Treppenhaus das neue Gebäude dort als fünfteiligen Baukörper erscheinen. An diese Mittelzone gestellt war ein markanter Vorbau für den nun repräsentativ ausgestalteten Eingang. Auf der Aussichtsseite traten, wie beim Vorgängerbau, die beiden Quergiebel vor den neunachsigen Mitteltrakt, der wiederum keine Gliederung erhalten hatte. Zwischen die beiden Kopfbauten war ebenfalls eine Veranda mit Terrasse im ersten Stock eingefügt, die den Gästen einen geschützten Aufenthalt auf der Aussichtsseite ermöglichte. Das um eine Etage erhöhte Gebäude erhielt ein massives Erdgeschoss mit verputzter Fassade und drei mit Holzschindeln verkleidete Obergeschosse. Die Quergiebel waren, wie beim ursprünglichen Bau von 1874, auf der Schmalseite mit einem



191



192



190 Fotografie vom 9. Juli 1885 beim Wiederaufbau des Grand Hotel des Alpes.

191–192 Das Grand Hotel des Alpes nach dem Wiederaufbau von 1886 mit dem neuen Speisesaal, von der Eingangs- und der Aussichtsseite her gesehen.

klassischen Giebeldreieck, mehreren Balkonen und einer vorgelagerten Veranda sowie zahlreichen repräsentativen Lisenen ausgestattet. Die Verbindung zur bestehenden, nicht abgebrannten Dependance stellte nun ein gemauerter Speisesaaltrakt mit drei Rundbogenfenstern auf beiden Seiten her. Mit der Ausgliederung des Speisesaals in einen eigenen Bau nahmen die beauftragten Architekten Frey und Haag aus Biel die neusten Tendenzen im Schweizer Hotelbau auf (Abb. 191 und 192).

### **Der «Hotelboom» der Belle Époque**

In den späten 1880er-Jahren setzte in der ganzen Schweiz wieder eine intensive Bauphase für den Tourismus ein. In den meisten Fremdenorten steigerte sich der Hotelbau von Jahr zu Jahr und er kam bis zum Ersten Weltkrieg kaum mehr ins Stocken. In dieser als Belle Époque bezeichneten Zeitspanne schossen die Hotels vielerorts wie Pilze nach einem warmen Sommerregen aus dem Boden. Die erste Schweizer Hotelstatistik weist für die Zeit zwischen 1880 und 1913 im ganzen Land eine Steigerung der Betriebszahl von etwa 1000 auf 3600 nach, die Anzahl der Betten stieg in dieser Zeit von 58 000 auf über 170 000. Die Übernachtungszahlen entwickelten sich teilweise sprunghaft, in Luzern beispielsweise von 308 000 im Jahr 1895 auf über 575 000 im Jahr 1910. Innert 15 Jahren konnte die Innerschweizer Tourismusmetropole also die Zahl der registrierten Fremdenächte beinahe verdoppeln. Diese Spitzenwerte blieben vielerorts während Jahrzehnten, teilweise bis in die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg, unerreicht. Für etliche Betriebe war diese Zeit auch finanziell von grossem Erfolg gekrönt, wie beispielsweise für das Hôtel Beau-Rivage in Lausanne-Ouchy, dessen Aktionäre Dividenden von durchschnittlich 10 bis 12 Prozent und in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg sogar bis zu 30 Prozent erhielten.

In der Belle Époque war die Hotelarchitektur geprägt von einer einmaligen Vielfalt an historisierenden Stilen. Die Architekten sahen damals die Gestaltung von Fassaden und Dächern in allen Architekturbereichen als eine Aufgabe, bei der Stilelemente aus einem breiten Repertoire der Architekturgeschichte ausgesucht wurden. Mit der grossen Zunahme von Touristen verbreitete sich seit den 1880er-Jahren ein Hoteltyp, der sich immer ausgeprägter an den Wohnstätten der Aristokratie orientierte. Schloss und Palast dienten nun einer elitären Schicht von Touristen als neue temporäre Wohnstätte. Die vornehmen Häuser der Belle Époque wurden oftmals in einiger Distanz zu den bestehenden Dörfern erbaut, und sie erhielten, als Kumulierung von höfischen Prestigesymbolen, die Namen «Grand Hotel» oder «Palace», «Majestic» oder «Royal».

Die Epoche der grossen Bautätigkeit in den 1890er-Jahren ist auch in Mürren die Zeit der zahlenmässig bedeutendsten Hotelbauten. Entstanden sind im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts aber keine neuen Grand Hotels oder Palaces, sondern Erweiterungsbauten und Dependancen bei den beiden bestehenden Grosshotels und daneben zahlreiche Neubauten kleinerer Hotels und Pensionen.

Beim Grand Hotel und Kurhaus wurde das ehemalige Hotel Mürren, der mittlere der drei Giebel zur Talseite hin, um ein Stockwerk erhöht und der quer liegende Verbindungsbau dieser neuen Gebäudehöhe angepasst (Abb. 194). 1892 kam der sogenannte Kursaal auf der Bergseite der Anlage hinzu (Abb. 193). Zusammen mit weiteren Dependancen war das ehemals bescheidene Hotel Silberhorn von 1858 innert einer Generation zu einem imposanten Hotelkomplex herangewachsen, dessen Gäste seit der Sommersaison 1894 mit einem eigenen Pferdetrain am Bahnhof abgeholt wurden. Im folgenden Sommer sind in der englischen Ausgabe des «Baedekers» die zahlreichen Dependancen aufgezählt: «Mürren, Grand Hôt. Kurhaus Mürren, with Restaurant, Kursaal and several dépendances (Bellevue, Fontana, Victoria)», 1901 vermerkt der gleiche Reiseführer für diese Anlage insgesamt 270 Betten.

Eindrücklich erscheint die Zahl der in Mürren nach 1890 entstandenen neuen Hotels und Pensionen: Eiger, Jungfrau-(Victoria), Alpenruhe, Beau-Site (später Regina), Edelweiss, Blumental, Belmont und Sternen (später Bellevue) hiessen die insgesamt acht Gründungen in diesem Jahrzehnt. In ihrer grossen Zahl prägten sie um die Jahrhundertwende das Ortsbild des nun zum bekannten Tourismusort avancierten Bergdorfes.

Angeregt wurde diese einmalige Bauphase natürlich durch die 1891 erfolgreich verwirklichte Erschliessung des Bergdorfes mit einer Schienenverbindung,

welche die Anreise aus dem Talgrund um Stunden und um hunderte von Schweisstropfen verringerte. Dem Fortschritt bezüglich Infrastruktur zum Trotz blieb der Hotelbau in Mürren aber in dieser bedeutenden Expansion beim bewährten Bauprinzip «Holzbau mit Satteldach». So entstand die Hotel-Pension Jungfrau bei der englischen Kirche im Jahr 1890, ein Jahr vor der Bahneröffnung, als einfacher zweistöckiger Holzbau mit ausgebautem Dachgeschoss unter einem Satteldach mit Querfirst. Die Fassadengestaltung blieb ohne Zierformen, Balkone fehlten. Eine grosse Terrasse vor dem Gebäude unterstrich aber die damalige Bedeutung einer guten Aussichts-lage (Abb. 196).

193



194



193 Der 1892 eröffnete Kursaal lag auf der Bergseite der Anlage.

194 Das um 1900 massiv vergrößerte Grand Hotel Kurhaus, dargestellt in einer Ansichtskarte.

Als nächstes entstand das im Juli 1892 in Bahnhofsnähe eröffnete Hotel Eiger mit zwölf Fremdenzimmern. In den ersten Jahren besass der zweistöckige Holzbau auf massivem Sockelgeschoss ein damals völlig fremdartiges Flachdach. Die Fassaden wiesen je drei Fensterachsen pro Seite auf und besaßen, wie schon beim Hotel Jungfrau zuvor, weder Zierformen noch Balkone (Abb. 197). Der nur kurze Zeit später erfolgte Aufbau von zwei Stockwerken mit Satteldach und Querfirst verlieh diesem vorerst exotisch anmutenden Hotelbau 1895 dann doch noch ein für das Hochplateau von Mürren ortsübliches Aussehen (Abb. 198).



196

195 Das Pensionsgebäude Victoria, später Hotel Pension Jungfrau, wies erste Zierformen im «Schweizer Holzstil» auf.

196 Das Hotel Pension Jungfrau neben der englischen Kirche eröffnete 1890, später wurde es zur Dependance des neuen Hotels Victoria-Jungfrau.



Die 1894 vom Staubachwirt Christen von Allmen realisierte Hotel-Pension Alpenruhe am Standort bei der heutigen Station der Schilthornbahn war wiederum in traditioneller Weise erbaut: als dreistöckiger Holzbau auf massivem Sockelgeschoss, mit asymmetrischer Fassadengestaltung und einem Satteldach mit zahlreichen Lukamen. Auffallend ist die einfach gestaltete Fassade ohne Schmuckelemente, die zudem kaum Balkone aufweist (Abb. 199).

170



198



197 Das Hotel Eiger mit Flachdach, fotografiert kurz nach der Eröffnung 1892.

198 Das Hotel Eiger nach dem zwei-stöckigen Aufbau mit Satteldach 1895.

### Der «Schweizer Holzstil»

Auch das 1893/94 durch Peter Tschiemer aus Matten oberhalb des bestehenden Hotel Jungfrau erbaute Pensionsgebäude Victoria (später Hotel Jungfrau) entstand als dreistöckiger Holzbau mit Satteldach und Querfirst in der Mittelachse und einer schindelverkleideten Fassade, also ganz im traditionellen Stil. Neuartig waren aber die zahlreichen Balkone, die den Gästen auf der Aussichtsseite angeboten wurden. Zudem offenbarten sich an der äusseren Erscheinung des Gebäudes, bei



den Balkongeländern sowie den reich verzierten Dachrändern, neuartige Zierformen aus dem Repertoire des «Schweizer Holzstils», der sich damals im Schweizer Hotelbau stark verbreitet hatte (Abb. 195).

Scherenschnittartig bearbeitete Holzbretter an den Dachrändern hatten, gewissermassen als Vorboten dieses neuen Baustils, auch schon den Querfirst zum Hotel Mürren sowie die Dependance beim Grand Hotel des Alpes verziert, die beide 1875/76 erstellt worden waren. Besonders ausgeprägt wurden diese Zierformen bei

199



199 Die 1894 erbaute und nach dem Ersten Weltkrieg abgebrannte Hotel-Pension Alpenruhe am Standort der heutigen Schilthombbahn.

den baulichen Erweiterungen des «Grand Hotel und Kurhaus Mürren» angewendet. So entstand dort kurz nach 1890 ein durch und durch mit «Laubsägearbeiten» ausgeschmückter Bauteil als neuer Eingangstrakt auf der Strassenseite (Abb. 200).

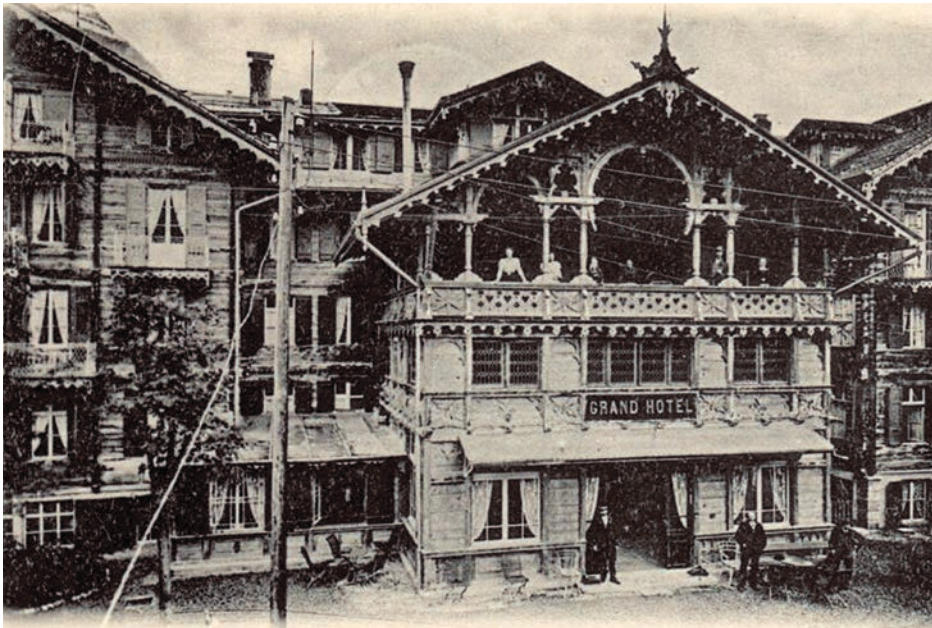
Die als «Schweizer Holzstil» oder Swiss Style bezeichnete Holzbauweise kann als Kombination von ländlich-schweizerischer Architektur mit klassischen Stilelementen charakterisiert werden. Sie verbreitete sich in zahlreichen europäischen Gegenden, besonders ausgeprägt war sie in Skandinavien und in Osteuropa. In der Schweiz finden sich bereits in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts erste Wohnhäuser mit diesen Zierformen, in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts übernahmen zahlreiche Hotel- und Tourismusbauten diesen Baustil, aber auch Bahngebäude aller Art und sogar kirchliche Bauten. Typische Merkmale dieser Gebäude sind grosse Fenster, breite Balkone und vorgelagerte Veranden sowie mächtige Giebeldächer. Wegen der verschiedenartigen, aus Holzbrettern ausgesägten Zierformen an Giebel und Vordächern erhielt diese Bauweise auch die Bezeichnung «Zimmermannsgotik». Im Berner Oberland wurde der Hotelbau seit den späten 1860er-Jahren vom «Schweizer Holzstil» stark geprägt. Pionierbauten erstellte der Burgdorfer Architekt Robert Roller, beispielsweise mit dem 1856 eröffneten Hotel Schweizerhof in Interlaken. In den 1860er-Jahren entstanden am Thunersee zahlreiche Pensionen im «Schweizer Holzstil», erstellt durch die lokale Bauunternehmung Frutiger aus Oberhofen, die in der Belle Époque den Hotelbau am Thunersee stark prägte (Abb. 201).

### Die Formenvielfalt der Jahrhundertwende

Um 1900 befand sich ganz Europa in einem breiten und grossen Umbruch. Die Veränderungen wurden hervorgerufen durch epochale Neuerungen in der Wissenschaft, der Technik und der Kultur sowie gefördert durch politische und wirtschaftliche Errungenschaften im späten 19. Jahrhundert. Dieser weiträumige Verände-

rungsprozess in den traditionellen gesellschaftlichen Strukturen führte auch bei der Architektur zu bedeutenden Umwälzungen. Der Jugendstil war einer der Wegbereiter einer neuen Architektur. Gleichzeitig erhielt das Bauwesen aber auch Impulse zur Einführung vermehrter regionaltypischer Gestaltungselemente. Diese prägten im frühen 20. Jahrhundert eine neue Bauweise der nationalen Romantik, den sogenannten Heimatstil, der vom 1905 gegründeten Schweizer Heimatschutz engagiert gefördert wurde. Besonders ausgeprägt waren die Einflüsse des neuen Heimatstils

200



201



200 Eingangstrakt beim Grand Hotel und Kurhaus Müren aus den 1890er-Jahren im «Schweizer Holzstil».

201 Bönigen, Pension Schlössli. Wohnhaus von Peter Paul Ober, Sohn des Tourismus-pioniers Peter Ober von Interlaken, erbaut im charakteristischen «Schweizer Holzstil».

auf die touristischen Bauten im Kanton Bern und in Graubünden. Für die Vertreter dieses neuen Baustils standen Fassaden mit Vor- und Rücksprüngen sowie Lauben, Erkern und Loggien im Vordergrund. Beliebt waren auch Gestaltungselemente aus der traditionellen ländlichen Architektur, wie die Ründi des Berner oder die Sgraffiti des Engadiner Bauernhauses. Steinbauten erhielten romantisierende Fassadengestaltungen mit Holzverkleidungen und Fachwerkgiebeln sowie mehrfach aufgelöste

Dachformen. Das Grundmotiv eines Entwurfs wurde dabei stets angereichert mit Ver-  
satzstücken aus der lokalen Architekturgeschichte.

Mit den vielfältigen architektonischen Strömungen schien der Reichtum an  
Formen, Farben und Zierelementen zur Fassadengestaltung im Jahrzehnt vor dem  
Ersten Weltkrieg beinahe unbegrenzt. Die prunkvollen Historismusbauten aus dem  
19. Jahrhundert hatten nach 1900 als Vorbild für den Hotelbau mehrheitlich ausge-  
dient. Bevorzugt wurden in den Vorkriegsjahren Putzbauten mit Heimatstilelemen-  
ten, daneben aber immer noch vereinzelt Chalets im «Schweizer Holzstil» oder

202



202 Das Hotel Beau-Site kurz nach der  
Eröffnung 1896.

Fachwerkbauten ländlicher Prägung. Die Formenvielfalt war auch bei den Dächern  
frappant: Mansarddächer, Kuppeln, monumentale Blendgiebel und verwinkelte  
Dachformen prägten das bunte Bild der Vorkriegsarchitektur. Daneben entstanden  
immer noch Bauten mit traditionellen Walm- und Satteldächern. Die Gestaltungs-  
elemente für die Gebäudehülle waren für die damaligen Architekten nach Belieben  
aus dem Repertoire der Architekturgeschichte auswechselbar.

Als charakteristisches Beispiel der bewegten Jahrhundertwende kann das  
1896 eröffnete Hotel Beau-Site gelten (Abb. 202). Dieses entstand in einer vorher  
in Mürren unbekanntem Architekturgestalt mit Mansarddach und dekorativen Eck-  
türmchen. Der dreistöckige Holzbau auf massivem Sockelgeschoss besass in einer  
betonten Mittelachse einen verzierten Blendgiebel im Stil der Neorenaissance.  
Die schmucklose Fassadengestaltung mit Schindelverkleidung sowie die grosse  
Terrasse auf der Aussichtsseite nahmen wiederum Bezug auf die einfachen, wenig  
verzierten Hotelfassaden in Mürren in den früheren Jahren.

Die im selben Jahr 1896 eröffnete Pension Edelweiss war ebenfalls eine typi-  
sche Vertreterin dieser ausdrucksstarken und bewegten Epoche in der Architektur-  
gestaltung. Die Fassaden des kleinen, zweistöckigen Holzpavillons mit Flachdach,  
der später noch eine Erweiterung erhielt, waren mit Ecklisenen und Gurtgesimsen  
geschmückt, die Dachterasse wurde mit einer Reihe von kleinen Zierlaternen aus-  
gestattet (Abb. 203 und 204).

Die deutlichsten Formen des Heimatstils hielten in Mürren mit dem Neubau  
für das kleine Hotel Edelweiss, das 1905 als Ersatzbau für den Pavillon von 1896  
entstand, Einzug. Ein dreistöckiger Massivbau unter Mansarddach repräsentierte  
die damals neusten Tendenzen in der Architektur. Ein charakteristischer Vertreter  
der Heimatstil-Architektur war auch die 1913 nebenan als Souvenirladen mit Gäste-  
zimmern erbaute Pension Chalet Alpina. Sie wies als einziger Hotelbau in Mür-



204



203-204 Pension Edelweiss, kurz nach der Eröffnung und nach einer ersten Erweiterung.

ren eine sogenannte Ründi auf, ein aus dem Repertoire der barocken Bauernhausarchitektur im Kanton Bern entlehntes Gestaltungselement (Abb. 205).

In den Jahren kurz vor dem Ersten Weltkrieg war der Hotelbau in Müren gesättigt. Neue Hotels entstanden keine mehr, die bestehenden Gebäude wurden aber teilweise umgebaut und einige sogar massiv vergrössert, wie das Hotel Jungfrau sowie das Hotel Beau-Site, das nun, wohl unter dem Einfluss der grossen Engländerkolonien, den Namen Regina annahm. Diese beiden um 1910 realisierten Erweiterungen bestehender Hotels gehörten zu den charakteristischen Vertretern der Heimatstil-Architektur vor dem Ersten Weltkrieg.

Die dreistöckige Erweiterung beim Hotel Jungfrau wurde als Verdoppelung des Volumens ostseitig an den bestehenden Bau angefügt. Die rhythmisch komponierte Fassaden- und Dachgestaltung wies zahlreiche Heimatstil-Einflüsse auf, wie die reich verzierten Fenstereinfassungen sowie die bewegte Dachlandschaft mit verschiedenartigen Lukarnen und einem abgewinkelten Eckturm (Abb. 206).

Das seit gut einem Jahrzehnt bestehende Hotel-Beau Site (Abb. 202) erhielt um 1910 durch Aufsetzen eines weiteren Geschosses mit umlaufendem Balkon

205



206

205 «Pension Chalet Alpina» von 1913 (links) und Hotel Edelweiss von 1905.

206 Um 1910 erhielt das Hotel Jungfrau auf der Ostseite einen Anbau mit Turm.



sowie einem hohen Mansart-Walmdach ein vollständig neues Aussehen. Hinzu kam beim Umbau ein dreiaxiger seitlicher Anbau mit Rundbogengiebel und einem quergestellten Mansart-Walmdach. Zahlreiche Balkone sowie eine vorgelagerte Veranda als Speisesaal vervollständigten die komplette Neugestaltung im Geist des damaligen Architekturempfindens (Abb. 207).

1911 erhielt Mürren mit dem neuen Flügel des Hotels des Alpes noch sein «Palace»: Der vom Heimatstil beeinflusste Erweiterungsbau mit Mansarddach und



208



207 Nach dem Umbau um 1910 hiess das ehemalige Hotel Beau-Site nun «Regina Hotel Beau-Site».

208 Das Palace Hotel & Grand Hotel des Alpes mit dem neuen Palace-Flügel (rechts im Bild) nach 1911.

einer Fassadengestaltung in Anlehnung an neobarocke Bauformen erweiterte den Hotelnamen Grand Hotel des Alpes zum vornehmeren Palace Hotel & Grand Hotel des Alpes (Abb. 208).

## Die Moderne in den Alpen

Die idealistischen Weltanschauungen früher Reformbewegungen in den europäischen Grossstädten um 1900 waren wichtige Wurzeln für eine neue, radikale Bauweise, die sich nach dem Ersten Weltkrieg entwickelte und in den 1920er-Jahren ihren ersten Höhepunkt erreichte. In der Architekturgeschichte wurde sie unter dem Namen «Neues Bauen» bekannt. Entscheidende Wegbereiter für die kompromisslose Abkehr von der bisherigen Bautradition waren auch der neue Baustoff Stahlbeton, der sich zu Beginn des 20. Jahrhunderts rasch verbreitete, sowie die Einführung von Vorfabrikation und serieller Produktion im Sinne einer Ökonomisierung des Bauens. Bedeutungsvoll wurde nach dem Ersten Weltkrieg zudem die Integration der neusten Techniken, wie Heizung, Lüftung und Sanitäreinrichtungen. Im Gegensatz zur Architektur des Historismus aus dem späten 19. Jahrhundert mit seinen dynamisch modellierten Fassaden, reichen Verzierungen und bewegten Dachlandschaften, kamen in der Moderne ausschliesslich elementare, klare Formen und Volumen zur Anwendung. Rationelle Grundrisse, asymmetrische Kompositionen, grosse Öffnungen in den Fassaden und Flachdächer sowie der konsequente Verzicht auf Ornamente und Verzierungen bestimmten die neue Architektur um 1930.

Die Bauten der Moderne wurden entweder als einfache Monolithen gestaltet oder, viel häufiger, aus mehreren Baukörpern zusammengesetzt und dabei in verschiedenartigen Kombinationen horizontal und vertikal addiert und geschichtet, was zu spannungsvollen Wechselbeziehungen der Bauvolumen führte. Die baulichen und gestalterischen Veränderungen waren so radikal, dass manche Architekturkritiker von einem eigentlichen Paradigmenwechsel sprechen. Am «Architektur-Orkan», welcher in den 1920er-Jahren mehr oder weniger ganz Europa überschwemmte, waren avantgardistische Architekten beteiligt, die ihre Ausbildung in den bewegten Jahren zu Beginn des 20. Jahrhunderts absolviert hatten. Zu den Protagonisten gehörten unter anderen Le Corbusier (Charles Eduard Jeanneret, aus La Chaux-de-Fonds stammend) sowie an vorderster Front zahlreiche Deutsche, wie Bruno und Max Taut, Walter Gropius, Erich Mendelsohn oder Hans Scharoun.

Eines der bedeutendsten Hotels der Schweiz aus der Zeit des Neuen Bauens entstand in Müren: Nach dem Grossbrand vom 18./19. November 1926, dem unter anderem das Hotel Edelweiss und die benachbarte Pension Chalet Alpina zum Opfer fielen, entstand bis zur Wintersaison 1927 eines der im Schweizer Hotelbau ganz seltenen Doppelhotels. Die beiden betroffenen Hoteliers hatten dem Thuner Architekten Arnold Itten (1900–1953) den Auftrag zum gemeinsamen Neubau an der Hangkante erteilt. Diesem gelang es, zwei aneinandergebaute, geradlinige, aber unterschiedliche Volumen mit zwei hervortretenden Türmen aufzulockern. Zu diesen beiden wichtigsten Merkmalen aus dem Grundvokabular der Moderne gesellten sich weitere bedeutende Entwurfs-elemente, wie begehbare Flachdächer, tiefe, über den furchterregenden Abgrund sich erhebende Balkone mit charakteristischen Metallgeländern. Die Aufenthalts- und Speiseräume im Erdgeschoss wurden mit grosszügigen Fensterflächen ausgestattet, welche die freie Sicht auf die nahe Bergwelt freigaben und dadurch gewissermassen die Natur in die Räume hineinholten. Das Hotel Alpina mit einem markanten Eck-turm auf der Ostseite erhielt 30 Betten und im Erdgeschoss ein grosses Geschäfts-lokal, beim grösseren Sporthotel Edelweiss mit 50 Betten auf der Westseite prägt eine vortretende Vertikale die dort leicht abgewinkelte Fassade entlang der Hauptstrasse zwischen Bahnhof und Dorfkern.

Walter Amstutz, ein Verwandter aus einer der Hotelfamilien, publizierte den Neubau 1929 in einem bemerkenswerten Buch mit dem Titel «Neue Wege im Hotelbau». In der Einleitung zitiert er den schweizerisch-französischen Architekten Le Corbusier mit seiner Aussage zur neuen Baukunst: «Es gibt einen neuen Geist der Konstruktion und der Synthese, geleitet durch eine klare, schöpferische Vorstellung.» Stichworte in den Texten von Amstutz zum neuen Hotelbau sind



210



211



212







213 Das 1927 neu eröffnete Doppelhotel Alpina und Edelweiss in einer frühen Ansicht.

«Rationalisierung» und «typisierender Standard». Einleitend begründet er den neuen Baustil mit der Wirtschaftlichkeit. Das Geld soll nicht mehr in Ornamente und Stuckaturen investiert werden, sondern in «gute sanitäre Installationen», in «billig arbeitende Heizungen» sowie in «Licht, Luft und Sonne». «Möglichst alles ist typisiert» lautet einer der Kernsätze der Publikation. Bemerkenswert erscheinen seine Ausführungen über die Arbeit des Architekten: «Der Architekt muss diesem zeitgemässen Ströme folgen, er muss abwägen, rechnen und konstruieren können – zeichnen darf er nicht mehr! Nicht Phantasie und Ueberschwang darf er folgen – sondern nüchterner Wirtschaftlichkeit. Feder und Reisschiene stehen im Banne der Oekonomie.» Sodann setzt Amstutz zur Rückenstärkung der avantgardistischen Architekten an, indem er betont: «Grossväterliche Sentimentalität, die sich auch im Grossen an den trauten Chaletstil klammerte, wird einem zweckgebundenen Heimatschutz weichen müssen.» Er folgert, dass in den neuen Hotels der Grundsatz gelten wird: «Weniger hängt er [der Gast] an einem beblumten Tapetenmuster als an einer zweckmässigen sanitären Einrichtung, an weitausragenden sonnigen Balkonen, an hellen Räumen, an behaglicher Bestuhlung.» Zur Dachgestaltung bleibt Amstutz kurz und bündig: «Das Dach ist flach – so muss es sein» und natürlich begehbar, wie dies Le Corbusier, der Vordenker dieser Architektengeneration gefordert hat. Abschliessend vergleicht er die Eleganz dieses Baus mit der Schönheit eines Ozeandampfers und er ist sich seiner Sache sicher, wenn er folgert: «Er [der Betrachter des Gebäudes] wird an dem natürlichen zweckgebundenen Aufbau, an den einfachen Geländerbrüstungen, am praktisch überlegten Dachgarten, an den einfach gestrichenen Wänden, den glatt profilierten Schränken und an den einfachen Möbeln so wenig Aesthetik vermissen, als er dies bei seiner Limousine tut...» In seiner kompromisslosen Strenge wurde Arnold Itens Doppelhotel Alpina und Edelweiss in Mürren zu einer eigentlichen Ikone des schweizerischen Hotelbaus im Zeitalter des Neuen Bauens (Abb. 209 bis 212).

In der alpinen Schweiz wurden in der Zeit um 1930 zahlreiche Hotels im damals avantgardistischen Baustil der Moderne errichtet. Im Zentrum des Geschehens standen dabei einerseits die seit längerer Zeit bestehenden Lungenkurorte Arosa und Davos in Graubünden sowie Montana und Leysin in der Westschweiz, die sich damals baulich stark entwickeln konnten. Licht, Luft und Sonne waren als Grundthema für den Bau von Sanatorien bereits im späten 19. Jahrhundert de-

214



finiert worden, als sich die Liegekur auf der Sonnenterrasse und speziell die Heliotherapie etablierten, welche die Patienten oft stundenlang dem direkten Sonnenlicht aussetzten. Um 1930 fand der «neue Bautyp für Licht, Luft, Sonne und Öffnung» im Sinn des Neuen Bauens auch Eingang im Sanatoriumsbau. Herausragende Beispiele waren das 1931/32 in Clavadel bei Davos durch den einheimischen Architekten Rudolf Gaberel erbaute Sanatorium sowie das 1930 in Montana eröffnete «Bella Lui», ein Gemeinschaftswerk der Architekten Rudolf und Flora Steiger-Crawford mit Arnold Itten, der drei Jahre nach seinem Meisterwerk in Mürren für diesen wegweisenden Entwurf auf dem Walliser Hochplateau beigezogen wurde.

Neben den Sanatorien konnten auch zahlreiche Hotelbauten im Stil der Moderne realisiert werden, trotz der seit 1915 in der Schweiz bestehenden strengen Bewilligungspflicht des Bundes für Hotelneubauten. An vorderster Front standen dabei Orte, die sich damals stark entwickelten, weil ihnen der aufkommende alpine Skisport und die gleichzeitig installierten Aufstiegshilfen (Skilifte, Funischlitten sowie Standseil- und Luftseilbahnen) zu neuen Aktivitäten verhalfen. Zu diesen Orten, die aus der Belle Époque noch nicht genügend Bettenkapazität aufwiesen und deshalb einen gewissen Nachholbedarf hatten, gehörten beispielsweise Villars und Crans in der Westschweiz sowie Lenzerheide und Unterwasser in der Deutschschweiz. Um 1930 finden sich aber auch in anderen, bedeutenden Schweizer Fremdenorten Hotelbauten im Stil des Neuen Bauens. Aus der grossen anonymen Baumasse sticht das 1929 durch den Düsseldorfer Architekten Emil Fahrenkamp erbaute Hotel auf dem Monte Verità über Ascona besonders hervor, das der Bankier Eduard von der Heydt als neuer Besitzer dieses magischen Hügels damals erbauen liess.

In den benachbarten Gegenden der europäischen Alpen fand das Neue Bauen in den Jahren um 1930 insbesondere in Süd- und Nordtirol grosse Verbreitung.

214 Das 1929/30 erbaute Hotel Berghof in Seefeld im Tirol gehört zu den Meisterwerken der alpinen Moderne.



215 Das 1928 wiederaufgebaute Palace Hotel.

Die Stationen der Nordkettenbahn in Innsbruck mit dem Hotel Seegrube bei der Mittelstation von Franz Baumann, das Hotel Berghof in Seefeld im Tirol von Siegfried Mazagg (Abb. 214) oder das Kurhotel Seeber in Hall im Tirol von Lois Welzenbacher gehören zu den avantgardistischen Entwürfen der alpinen Moderne in Nordtirol, das Hotel Drei Zinnen in Sexten im Pustertal von Clemens Holzmeister, das Sporthotel Monte Pana in Gröden von Franz Baumann oder das Sporthotel Val Martello im gleichnamigen Tal des Mailänder Architekten Gio Ponti zu den herausragenden Bauten in Südtirol. Stärker als in den benachbarten alpinen Regionen waren die österreichischen Architekten bestrebt, regionale Bautraditionen, wie beispielsweise den Baustoff Holz für Fassadenverkleidungen, in die alpine Moderne einfließen zu lassen. In den italienischen Alpen stand der im Auftrag des Fiat-Gründers Giovanni Agnelli realisierte Retorten-Wintersportort Sestriere im Zentrum der avantgardistischen Entwicklung um 1930. Grosse Beachtung fanden vor allem die beiden Rundhotels «Ducchi d'Aosta» und «Torre» des Ingenieur-Architekten Bonadè Bottino. Dazu entstand dort eine Serie von Luftseilbahnen für den Wintersport als eigentliche Pionieranlagen der Leipziger Firma Bleichert. In den französischen Alpen, wo Luftseilbahnen bereits für die ersten olympischen Spiele 1924 in Chamonix erbaut wurden, manifestierten sich die Architekten Henry Jacques Le Môme und Pol Abraham mit fortschrittlichen Projekten und Realisierungen im touristischen Bereich. So prägte Le Môme als Architekt die seit 1925 auf Initiative der Familie Rothschild aufgebaute Station Mégève mit dem Hotel Albert 1<sup>er</sup>. Le Môme und Abraham realisierten zudem zahlreiche Sanatorien auf dem Plateau d'Assy zwischen Sallanches und Chamonix in der Region des Mont-Blanc.

Um 1930 war das Neue Bauen in ganz Europa ein wichtiges Thema des architektonischen Entwerfens. Dessen Leitlinien führten alle avantgardistischen Architekten von den eklektizistisch erstarrten Fassadenformen der Belle Époque hin zu neuen kompromisslosen Volumen. Das Resultat dieses Aufbruchs offenbarte sich

bei den Architekten dieser Zeitepoche aber auf unterschiedliche Weise. Von der kompromisslosen Moderne eines Gio Ponti für die Stationen des geplanten Seilbahn-Netzes in den Dolomiten bis zum subtilen Bemühen eines Franz Baumann zur Vernetzung zwischen Bauwerk und Topografie bei den realisierten Bauten für die Nordkettenbahn in Innsbruck lassen sich markante Unterschiede ablesen. Das Gemeinsame aller Exponenten dieser neuen Architekturströmung blieb aber der Bruch mit der tradierten Ästhetik des Historismus, die nach dem Ersten Weltkrieg in ganz Europa endgültig ausgedient hatte.

Architekten, die diesem Paradigmenwechsel in der Architektur nicht folgen konnten, waren auf verlorenem Posten. Dazu gehörte beispielsweise der 1865 geborene Westschweizer Architekt Eugène Jost, der seine Studien an der *École des Beaux-Arts* in Paris mit den höchsten nur denkbaren Meriten abgeschlossen hatte und bis zum Ersten Weltkrieg unter anderem als Entwerfer der bedeutendsten Palace-Hotels am Genfersee tätig war. Er verstand die neue Architektur der «boîtes à chaussures», der «Schuhschachtel-Architektur», wie er sie nannte, nicht mehr, so dass er sich nach Kriegsende zum Rückzug aus dem aktiven Berufsleben entschloss, wie er sich seinen Nachkommen gegenüber ausdrückte.

Neben der fortschrittlichen Avantgarde konnte sich die traditionalistische Bauweise in dieser bewegten Zeit in gewissen Ausprägungen des touristischen Bauens immer noch halten, insbesondere beim Hotelbau für die gehobenen Gesellschaftsschichten. Dieser offensichtliche Gegensatz in der Baukultur manifestierte sich in Mürren nach dem grossen Brand vom November 1926 in ausgeprägter Weise. Nur wenige hundert Meter neben dem avantgardistischen Wiederaufbau des Doppelhotels Alpina und Edelweiss wurde das vom Grossbrand ebenfalls zerstörte Grand Hotel des Alpes als Neubau in konventioneller Bauweise neu errichtet. Nachdem die Bauruine mehr als ein Jahr unberührt blieb, entstand für die Wintersaison 1928 auf dem bereits früher erbauten Sockel an der Ostseite ein neuer grosser Gebäudeflügel als traditioneller Steinbau mit Mansart-Walmdach und zahlreichen Balkonen (Abb. 215). Der gestalterische Gegensatz bei diesen beiden Wiederaufbauten in Mürren nach 1926 hätte nicht grösser sein können. Während für den neuzeitlich orientierten Architekten beim Doppelhotel Alpina und Edelweiss ein Rückgriff auf traditionelle Bauformen nicht denkbar war, orientierte sich die Eigentümerschaft beim Palace & Grand Hotel des Alpes am Traditionellen und dokumentierte damit ihren Willen zur Gestaltung einer baulichen Kontinuität und zum Anschluss an die glorreiche Vergangenheit des Hotellebens in der Belle Époque. Beim neuen «Palace» wurde nicht in die äussere Architekturgestalt investiert, sondern in einen auf der Tradition basierenden und dem englischen Geschmack wohl besser angepassten neobarocken Innenausbau im Sinne der Tradition. Luxus der höchsten Hotelklasse war für die Auftraggeber nicht vereinbar mit den nüchtern-kahlen Raumkuben der Moderne. Das Traditionsbewusstsein der englischen «Upperclass» verlangte nach konventionell dekorierten Räumen, in denen das traditionsreiche Hotelleben weiterhin seine adäquate Kulisse fand. In keinem anderen Schweizer Fremdenort von Bedeutung standen Moderne und Tradition in der Architektur um 1930 in einer dermassen spannungsvollen Zwiesprache.



VERKEHRSBÜRO  
BANK-CHANGE

27 Filme unserer  
guten Laune  
In Zusammenarbeit mit  
Kinotheater zum Diplomaten  
unsterbliche Strickmode

Verk

Sarah Nowotny

## Das Ende der Grandezza

Die 1940er- und  
1950er-Jahre

<sup>216</sup> Im Wirtschaftsboom der Nachkriegszeit betreut der Kurverein vermehrt Pauschal-touristen. Die neuen Büros gegenüber der Post bieten mehr Platz. Aufnahme aus den frühen 1950er-Jahren.



217 Symbolträchtiger Moment: Im Herbst 1954 wird nach dem Grand Hotel Kurhaus auch dessen Kursaal abgerissen.

Im Hotel Eiger steigen die Angestellten in den Nachkriegsjahren immer wieder auf den Estrich und schleppen schwere Kisten und riesige Koffer hinunter. Ihr Inhalt: tadellose Smokings und Abendroben. Die englischen Touristen haben einen Teil ihrer Garderobe während des Krieges bei der Besitzerfamilie Stähli zwischengelagert. Man versucht, an die alte Zeit anzuknüpfen. Der Dresscode ist immer noch streng. Die Herren dinieren in Anzug und Krawatte, die Damen im langen Kleid. Bald stossen neue reiche Gäste dazu: Zu Wohlstand gekommene Uhrenmacher aus dem Jura entdecken Müren als Feriendestination. Die ersten, die nach Kriegsende in Mürens Hotels einchecken, sind aber amerikanische Soldaten, kriegsmüde und oft verstört nach ihrem Einsatz in Frankreich oder Deutschland. Der amerikanische Staat zahlt ihnen einen Erholungsurlaub.

Obwohl wieder an jeder Ecke Englisch gesprochen wird und sogar Adlige lustwandeln: Der Tourismus im Bergdorf wird nicht mehr derselbe sein wie vor dem Krieg. Eine neue Zeit ist angebrochen, mit veränderten Bedürfnissen und neuartiger Kundschaft. Was mit dem Grand Hotel Kurhaus passiert, ist sinnbildlich für den Wandel: Das Traditionshaus bleibt nach dem Krieg für immer geschlossen. Für die Wintersaison, inzwischen das Hauptgeschäft, ist das Hotel schlecht gerüstet. In den letzten Vorkriegsjahren war es nur noch im Sommer geöffnet. Die Renovation und Anpassung des Grossbaus an moderne Komfortansprüche erweisen sich als zu teuer. Schon vor dem Krieg haben sich zudem die Gewohnheiten der Reisenden verändert. Für mehrere Sommerwochen ganze Zimmerfluchten zu mieten, ist selbst für Wohlhabende nicht mehr attraktiv. Die Gäste bleiben weniger lange an einem Ort. Die zunehmende Mobilität führt dazu, dass man in kürzerer Zeit mehr erleben will. «Hinfahren, aussteigen, schön finden, einsteigen, weiterfahren», wie es der Kabarettist Jürgen von Manger formulieren wird.

Mit dem Ende des «Kurhaus» verliert Müren auf einen Schlag 200 Gästebetten. Ab 1949 wird das Hotel nach und nach abgerissen. Weil es aufwändig ist, Bau-

material ins autofreie Dorf zu transportieren, entsteht aus dem Abbruchmaterial gleich Neues, etwa ein Postgebäude und ein Ferienchalet.

### **Die Pauschaltouristen kommen**

Auch für den Winter gilt nun, was vor dem Krieg schon auf den Sommer zutraf: Das Elitepublikum in Mürren wird spärlicher. Der internationale Jetset, wie die reisefreudigen Reichen fortan heissen, versammelt sich hauptsächlich in St. Moritz und Gstaad – wenn er überhaupt in die Schweiz reist. Annelis Stähli vom Hotel Eiger erinnert sich, wie kurz nach dem Krieg erstmals von Reisebüros betreute Gäste in grösserer Zahl ins Bergdorf kommen. Und neben der illustren englischen Gesellschaft ungeniert im Skianzug zu Abend essen. Pauschalreisen nehmen in der Nachkriegszeit rasant zu, der Massentourismus wird endgültig zu dem, was sein Name besagt: Menschenmassen fahren in die Ferien. Das Reisen ist definitiv vom Privileg einer Minderheit zur Gewohnheit der Mehrheit geworden. Nicht nur das Einkommen der Arbeitnehmer steigt im Wirtschaftsboom nach dem Zweiten Weltkrieg, sondern auch die Anzahl Ferientage.

Im ersten Nachkriegsjahrzehnt sind die Touristen vor allem mit der Bahn unterwegs. Erst im Lauf der 1960er-Jahre wird diese vom Auto als beliebtestem Verkehrsmittel abgelöst. In der Schweiz ist ein Grund für den relativ späten Triumphzug des Autos, dass zunächst die Kantone für den Ausbau der Fernstrassen zuständig sind, erst Ende der 1950er-Jahre gehen die entsprechenden Kompetenzen an den Bund über. Dann aber setzt ein kräftiger Ausbau ein: In drei Jahrzehnten investiert die Schweiz 40 Milliarden Franken in Autobahnen und andere Nationalstrassen. Neben dem Auto gewinnt das Flugzeug an Bedeutung. Dank der technischen Entwicklung in den 1950er- und 1960er-Jahren sinken die Billettpreise, Fliegen wird mit dem Aufkommen von Düsen- und später Grossraumflugzeugen für grössere Teile der Bevölkerung erschwinglich. In den 1950er-Jahren bricht ausserdem die grosse Zeit der Charterfliegerei an, deren Anfänge in der Zwischenkriegszeit liegen.

Die Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren spürt den aufkommenden Reiseboom. Schon kurz nach Kriegsende verzeichnet sie einen bemerkenswerten Zuwachs bei den Passagierzahlen. 1946 beschliesst der Verwaltungsrat, die 55-jährige Bahnanlage für eine Million Franken zu erneuern. Unter anderem entstehen auf der Strecke Ausweichmöglichkeiten, und die Kapazitäten der Umsteigestation Grütschalp werden erweitert, wodurch sich die Fahrtzeit von Lauterbrunnen nach Mürren um ein Drittel verkürzt. Die Gemeinde unterstützt die Umbauten der Bahn, indem sie ihr 1948 einen Fünftel der Steuern erlässt. Trotz hoher Investitionen steigen die Billettpreise längerfristig nicht, im Gegenteil: Die Strecke Lauterbrunnen–Mürren retour kostet Ende der 1950er-Jahre dank höheren Bundessubventionen nur noch 4 Franken und 40 Rappen, statt wie anfangs 8 Franken und 30 Rappen. Das Reisen wird auch rund ums Bergdorf billiger.

Die Logiemächte in Mürren ziehen stetig an, 1958 erreichen sie mit 67 500 Übernachtungen praktisch das Vorkriegsniveau. Von Juni 1957 bis Mai 1958 besuchen 8300 Touristen die Hotels im Dorf. «Der seit 1950 ständig zunehmende internationale Tourismus warf die kühnsten Erwartungen über den Haufen», schreibt Erwin Sautter, seit 1954 Mürrens Kurdirektor. Der Kur- und Verkehrsverein sucht sich grössere, zentralere Büros und zieht ins «Chalet Kursaal» gegenüber der Post. 13 Hotelbetriebe gibt es jetzt im Bergdorf. Im Sommer bieten sie zusammen mehr als 400 und im Winter über 600 Betten an. Allerdings ist dies immer noch deutlich weniger als in den besten Zeiten vor dem Krieg, als in beiden Saisons je über 820 Betten zur Verfügung standen. Fast die Hälfte der Hotelgäste kommt nun aus dem Inland. Gleichzeitig verbringen erstmals mehr Franzosen als Engländer ihre Ferien in Mürren. Auf dem dritten Platz folgen die Deutschen, dahinter die Amerikaner.

Im Dorf herrscht Aufbruchsstimmung. Eine Arbeitsgruppe schlägt 1945 den Bau einer Strasse zwischen Stechelberg, Gimmelwald und Mürren vor. Rund um



den Allmendhubel möchte man Terrassenwege zum Flanieren erstellen. Ein Hallenbad, ein Golfplatz, ein Sessellift am Schilthorn, ja sogar ein Kino und eine Flugverbindung von Interlaken nach Mürren sollen entstehen. Neue Infrastruktur wird aber erst später gebaut: 1952 geht ein Skilift auf den Maulerhubel in Betrieb, der zweite nach dem Schiltgrat-Lift.

Von einer Autostrasse nach Mürren hält Kurdirektor Sautter nichts. «Die Zukunftsmenschen brauchen bei ihrem rasenden Lebenstempo Erholung in höchst-

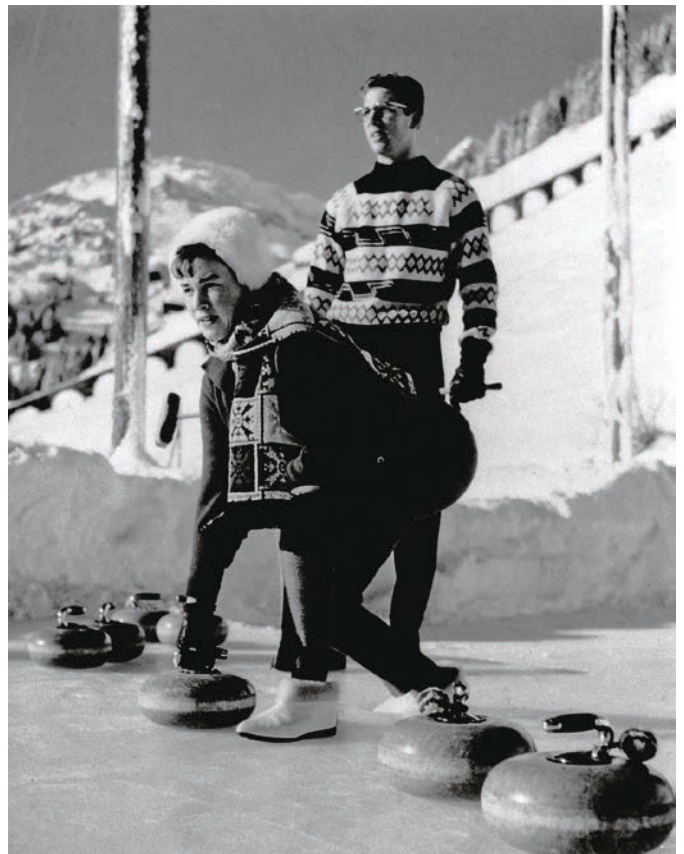
218



219

218 Kapazitätssteigerung für die winterliche Touristenmasse: 1952 nimmt der Skilift auf den Maulerhubel den Betrieb auf.

219 In den 1950-Jahren versucht Mürren sich als Curling-Hochburg zu positionieren.





21 Chalet Eggli

24 Chalet Enzian

31 Chalet Firnelicht

33 Chalet Pflühbühl

35 Chalet Friedegg

38 Chalet Gurtner

**Chalets- und Mietwohnungen**

1 Ackermannhaus (Frau von Allmen-Holliger), 1 W, 1 Z, 2 B., Ek., Hh.

2 Ackermannhaus (Fräulein Margrit Fouz), Tel. 3 47 76. 1 W., 2 B., Gk., Bk., Hh.

3 Ww. von Allmen beim Brunnen, 1 W., 2 Z., 3 B., Kb., Ek.

4 Fritz von Allmen Maurer, Tel. 3 44 67. 3 W., 6 Z., 9 B., Ek., Hh., davon 1 W. mit Bk.

5 Frau von Allmen-Schmidt Unterdorf, 1 W., 1 Z., 2 B., Kb., Bk., Hh.

6 Alpenblick (Hans von Allmen), Tel. 3 41 65. 1 W., 3 Z., 4 B., Ek., Zh., Glasveranda, fl. k. u. w. W. 1 W., 2 Z., 2-3 B., Ek., Zh., Veranda. Il. k. u. w. W., Bd. im Hause.

7 Alpenheim (Otto von Allmen), Tel. 3 44 74. 1 W., 3 Z., 4 B., Ek., Zh., Bd., Bk.

8 Alpenrose (Familie F. Feuz-Sommer), Tel. 3 47 15. 2 W., 4 B., Ek., Zh., Bd., Bk., Veranda.

9 Arvenhüll (W. Huglior, Aarmühlistrasse 8, Interlaken), Tel. (036) 2 25 69. 1 W., 1 Z., 2-3 B., Kg., fl. k. u. w. W.

10 Bärgsunne (Wwo. von Allmen), Tel. 3 47 65. 1 W., 3-4 Z., 6-8 B., Wz., Ek., Bk., Bd., Boiler, Zh. 1 W., 2 Z., 4 B., Ek., Doucha.

11 Bergfrieden (Fritz von Allmen), Tel. 3 41 59. 1 W., 3 Z., 5 B., Ek., Bd., Bk., Zh.

12 Bergheim (Willi Feuz), Tel. 3 44 30. 1 W., 3 Z., 4 B., Kb., Bk., Ek., Bd., Zh., Garten, fl. k. u. w. W. (Hans Feuz-Gleus, Metzgerei), Tel. 3 47 29. 5 W. mit je 2-4 B., Ek., Bd., Bk.

14 Berna (Försprech Hodler, Bern), Tel. (031) 4 09 44. 1 W., 3 Z., 6 B., Wz., Ek., Bd., Bk.

14a Berta (Luise Kaech, Bellevuestr. 23, Gümligen BE), Tel. (031) 4 53 50. 1 W., 4 Z., 6 B., 1 Wz. und Cheminée, Ek., Bd., Bk., Zh., 2 WC.

15 Birg (Vermieter: Immobilien AG, Mürren; Jean Greuter, Montreux), Tel. (021) 6 21 61. 1 W., 3 Z., 4-5 B., Wz., Ek., Bd., Bk., Zh.

16 Blumenheim (Fam. Feuz-Schafroth), Tel. 3 45 93. 1 W., 2 Z., 4 B., Ek., Veranda, Bk.

17 Breithorn (Christen von Allmen), Tel. 3 45 79. 1 W., 2 Z., 4 B., Ek., Veranda.

18 Brunner (G. Brunner), Tel. 3 47 66. 1 W., 2 Z., 3 B., Ek., Zh.

19 Bühler-Lauener Unterdorf, 1 W., 2 Z., 4 B., Ek., Hh., Veranda.

20 Daheim (Adolf von Allmen), Tel. 3 44 78. 1 W., 5 B., Ek., Zh., fl. k. u. w. W., Toiletten-Z., 2 Verandas.

21 Eggli (J. F. Gubser, St. Peterstrasse 20 Zürich), Tel. (051) 23 60 69 vorm., (051) 23 60 70 nachmittags. 1 W., 3 Z., 5-6 B., Ek., Eh., Bd., Kachelofen.

22 Eiger (Adolf von Allmen), Tel. 3 47 31 oder 3 43 26. 1 W., 6-8 B., Bk., Zh., Dz., Bd., Wz., Ez., Bk.

23 Elisabeth (Ad. von Allmen), Tel. 3 47 31 oder 3 43 28. 1 W., 2-3 Z., 4 B., Ek., Zh., fl. k. u. w. W., Laube.

24 Enzian (Christen Feuz), Tel. 3 41 29. 1 W., 3-4 Z., 4-6 B., Ek., Zh., Bd., Wz., Bk. 1 W., 2 Z., 3 B., Ek., Bk., Zh., Boiler.

25 Erika (Alfred von Allmen-Eggler), Tel. 3 48 61. 1 W., 2 Z., 4 B., Ek., Veranda.

26 Erika (Gottfried von Allmen), Tel. 3 45 48. 1 W., 2 Z., 4 B., Ek., Zh., Veranda. 1 W., 1 Z., 2 B., Ek., Zh., Veranda, Boiler.

27 Ww. Feuz-Balmer Tel. 3 41 37. 1 W., 2 Z., 4 B., Ek., Hh.

28 Feuz Bäckerei Tel. 3 41 37. 1 W., 3 Z., 4-6 B., Ek., Hh., 2 Verandas.

29 Feuz-Feuz Gottl. Tel. 3 46 93. 1 W., 2 Z., 3 B., Wohnlaube, Ek., 1 W., 2 Z., 2 B., Ek., Hh.

30 Hans Feuz-Duber Tel. 3 47 44. 1 W., 2 Z., 3-4 B., Ek., Hh.

31 Firnelicht (Frl. A. Santachi), Tel. 3 48 65 oder (031) 4 08 74. 1 W., 3 Z., 4 B., 2 Kb., Ek., fl. k. u. w. W. u. Eh., Bk.

32 Flora (John von Allmen), Tel. 3 46 50. 1 W., 4 Z., 5 B., Ek., Zh., Wz., Bd., Veranda.

33 Flüehbühl (Familie Stöger), Tel. 3 41 73. 1 W., 3 Z., 5 B., 1 Wz. und Bk., Ek., Bd., fl. k. u. w. W.

34 Fontana (R. Cavin), Tel. 3 43 71. 1 W., 3 Z., 4-6 B., Ek. u. Gk., Bd., Zh., fl. k. u. w. W. 1 W., 2 Z., 3 B., Wässer in K.

35 Friedegg (Frl. Bössler), Tel. 3 42 92. 1 W., 1 Z., Wohnküche, 4 B., Ek., Terrasse, fl. k. u. w. W. 1 W., 2 Z., 2-4 B., Zh., Bk.

36 Gletscherblick (H. Gertsch), Tel. 3 42 69. 1 W., 2 Z., 4-5 B., Wz., Ek., Bd., 1 Z., 2 B., Kg.

37 Grosshorn (A. von Allmen-Giovannini), Tel. 3 45 02. 1 W., 3 Z., 4 B., Wz., Ek., Bd., fl. k. u. w. W., Loggia.

38 Gurtner (Frau Wyss-Gurtner), Tel. 3 48 27. 1 W., 1 Z., 2-3 B., Ek., Zh. 1 W., 2-3 Z., 4-6 B., Ek., Bd., fl. k. u. w. W., Bk., Zh.

39 Heimat (Frau Wyss-Gurtner), Tel. 3 48 27. 1 W., 1 Z., 4 B., Ek., Bk., Zh. 1 W., 2 Z., 4 B., Ek., Bk., Zh., Bd. 2 Einer-Z. mit Ek.

40 Heimelig (Familie Hans Meyer), Tel. 3 46 76. 1 W., 3 Z., 4 B., Ek., Zh., Bd., Bk., fl. k. u. w. W.

41 Hellos (M. Kammel-Senevir, Interlaken), Tel. 2 34 47. 1 W., 3-4 Z., 5 B., gr. Wz., Ek., Bd., Zh., fl. k. u. w. W., Bk.

42 Helvetia (Frau Martha Moret), Tel. 3 45 39. 1 W., 2 Z., 2 B., Ek., Terrasse, Zh. 2 W. à je 2 Z., 2 B., Ek., Bk., Zh. 1 W., 3 Z., 3 B., Ek., Wz., Bk., Zh.

65 Sportheus Stäger

67 Chalet Surverain

69 Tannhöl

71 Chalet Valichen

ter Potenz», schreibt er in einem Zeitungsartikel. In der Autofreiheit des Dorfes sieht Sautter einen touristischen Trumpf, in Werbetexten preist er Mürren als «Königreich für Fussgänger» an. Seine Botschaft: In einer Zeit der Düsenmotoren gibt es nur noch wenige Oasen der Stille, wo der Fussgänger König ist und nicht einmal vor Motorfahrzeugen die Flucht aufs Trottoir ergreifen muss. Um dem Bergerlebnis in Mürren eine moderne Form zu geben, setzt aber auch Sautter auf Technik: In den 1950er-Jahren können die Touristen im Sommer und Herbst Helikopterflüge bis zum Breithorn buchen. Abflug ist auf dem Eisfeld vor dem Hotel Palace mitten im Dorf.

Nach dem Krieg wird Curling populärer, Mürren will davon profitieren. Sautter macht den Ort zu einer Hochburg des Open-Air-Curlings. Im Hotel Palace gründen Touristen gar den ersten deutschen Curlingclub überhaupt, den heutigen CC Düsseldorf. Viele auswärtige Spieler treten dem Mürren-Tächi Curlingclub bei, der Kurdirektor wirkt als Sekretär und betreut daneben auch den englischen Club. 1947 führt der Kandahar Skiclub zum ersten Mal seit den Kriegsjahren wieder sein Inferno-Rennen durch. Die andere traditionsreiche Skiveranstaltung hingegen, das Arlberg-Kandahar-Rennen, kann Mürren nur noch alle fünf Jahre austragen. Das Dorf muss sich das Rennen mit vier anderen Wintersportorten teilen.

### Ins Chalet statt ins Hotel

Immer mehr Touristen verbringen ihre Ferien in einer Wohnung statt im Hotel. Allein in den Sommermonaten 1957 reisen rund 1000 Chaletgäste an, drei Viertel von ihnen sind Schweizer. In der Amtszeit von Kurdirektor Sautter von 1954 bis 1966 verdoppelt sich das Angebot an Zimmern und Wohnungen für Feriengäste. Ortsansässige und auswärtige Chaletbesitzer vermieten Wohnraum in rund zwei Dutzend Häusern. Manche Einheimische ziehen mit der ganzen Familie in den

220 Symptom des Strukturwandels: Immer mehr Chaletbesitzer vermieten Wohnungen. Chaletliste, um 1960.

Keller, um den Gästen die Wohnung zu überlassen. Die vermieteten Wohnungen sind häufig wenig luxuriös, einige nur mit Plumpsklo ausgestattet. Doch die Einfachheit schreckt viele naturliebende Städter nicht ab, auch solche nicht, die sich luxuriösere Unterkünfte leisten könnten.

«Die Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren ist zur eigentlichen Transportbahn geworden. Holz, Backsteine, Zement und Baumaschinen finden den Weg über die Schienen vom Tal auf die Bergterrasse, wo neue Chalets entstehen», schreibt

221



221 Das Landschaftsbild verändert sich: Ferienhäuser aus den späten 1950er- und den 1960er-Jahren.

Sautter 1957 im «Oberländischen Volksblatt». Auswärtige bauen in Mürren eigene Ferienhäuser und Ortsansässige erweitern ihre Gebäude. Allein 1954 werden drei Häuser erstellt. Die Boden- und Hauspreise beginnen zu steigen, Banken und Spekulanten steigen ins Chalet-Geschäft ein. Schon Anfang der 1950er-Jahre passt der Kurverein seine Einnahmepolitik der neuen Entwicklung an: Den Wohnungvermietern stellt er erstmals eine Bettentaxe von zwei Franken pro Bett in Rechnung. Zudem wird die Kurtaxe für Chaletgäste erhöht.

Der Kurverein will ausserdem im Bild darüber sein, wie schnell sich die Dinge verändern. 1961 beschliesst Mürren als erster Kurort im Berner Oberland, eine Fremdenverkehrsstatistik über Chalets und Ferienwohnungen zu führen. Erfasst werden die Anzahl Übernachtungen und die Nationalität aller Gäste in Privathäusern.

### **Publizität dank Adenauer und Montgomery**

Weil weniger Prominente nach Mürren kommen als früher, sorgt der Kurdirektor erst recht dafür, dass die Welt von ihnen erfährt. Konrad Adenauer, der 1955 seine Sommerferien im Dorf verbringt, ist ein PR-Glücksfall. Bis heute wird Mürren mit dem deutschen Bundeskanzler in Verbindung gebracht. Adenauer inszeniert seinen Aufenthalt in den Bergen gleich selber als Ereignis, Sautter muss nur assistieren.

Die Schweiz ist Adenauer nicht fremd, schon 1912 macht er auf dem Bürgenstock Ferien. Später reist er nach Lugano und Ascona, doch 1955 zieht es ihn ins Berner Oberland. «Mürren liegt – erstens – nicht allzu weit von Genf entfernt», schreibt sein Biograf Hans-Peter Schwarz. «Zweiter Vorzug ist die Unzugänglichkeit dieses Kurorts für Automobile. Man kann nur mit einer Bergbahn nach oben kommen, die über hohe Viadukte bergauf gezogen wird.» Und der «dritte und grösste Vorzug: die herrliche Lage». Dass für Adenauer die Nähe zu Genf entscheidend ist, liegt an der Viermächtekonferenz: Vom 18. bis 23. Juli 1955 treffen sich in Genf erstmals seit 1945 die Staats- und Regierungschefs der vier Siegermächte des



Zweiten Weltkriegs. Einige Kommentatoren erwarten im Vorfeld nicht weniger als das Ende des Kalten Krieges.

Am 18. Juli stellt Sautter den besten Cognac, den er auftreiben kann, im «Chalet Scabell» am westlichen Dorfbende bereit. Erst wenige Tage zuvor haben er und die Besitzerin des einstöckigen Ferienhauses erfahren, dass der hohe Besuch eintreffen wird. In vielen Zeitungen kursieren zu diesem Zeitpunkt noch Falschmeldungen, etwa dass Adenauer im Hotel Jungfrau wohnen und den sowjetischen Verteidigungsminister Bulganin treffen werde. Um 21 Uhr 45 dann kommt der 79-jährige deutsche Regierungschef mit einem Sonderzug, der Bonn um 10 Uhr 48 verlassen hat, in Müren an. Flankiert wird er von seiner Tochter Ria, zwei Ministerialräten und seiner Sekretärin. Ein Vertreter des Gemeinderats und Sautter begleiten den hohen Gast ins Chalet, wo er die nächsten sechs Wochen bleibt. Bewacht wird Adenauer vom Berner Kantonspolizisten Roth, der immer ein paar Meter hinter dem Kanzler geht und alles und jeden aufmerksam mustert. Kurz darauf treffen auch Aussenminister von Brentano, Botschafter Blankenhorn und Staatssekretär Hallstein ein. Zur deutschen Botschaftsdelegation in Genf wird ein direkter Draht eingerichtet. Doch vergeblich wartet Adenauer auf eine Einladung an die Viermächtekonferenz. Laut der «Neuen Zürcher Zeitung» befürchtet der Kanzler, dass sich die Grossmächte in Genf auf Kosten Deutschlands auf ein Ost-West-Abkommen einigen könnten. Allerdings sind seine Sorgen unbegründet: Deutschlands Wiedervereinigung kommt gar nicht auf die Traktandenliste, und das Gipfeltreffen geht als Atempause ergebnislos in die Geschichte des Kalten Krieges ein.

Dies hält Adenauer nicht davon ab, sich fleissig zum Weltgeschehen zu äussern. Er schreibt an den amerikanischen Präsidenten Eisenhower und frühstückt mit dem Schweizer Bundespräsidenten. Daneben wandert er auf den Allmendhubel. Kinderchöre singen ihm Lieder vor. Die Dorfjugend sammelt Pilze für ihn,

222 Prominentenbesuch als PR-Glücksfall: Der deutsche Bundeskanzler Konrad Adenauer verbringt im Sommer 1955 sechs Wochen im Bergdorf. Eintrag ins Autogrammbuch im Hotel Alpina.

die zuerst von einem Hobby-Pilzsammler und dann von Kantonspolizist Roth kontrolliert werden. An seine inzwischen abgereiste Tochter schreibt Adenauer: «Das Wetter ist seit Deiner Abreise meistens sehr schlecht, heute zum ersten Male wieder ein strahlend schöner Tag; Du weisst ja, wie schön es dann hier ist.»

Adenauer empfängt Presse und Rundfunk, den Chef der «NZZ»-Auslandredaktion holt er – als regelmässiger Leser und Fan der Zeitung – persönlich von der Bergbahnstation Mürren ab. Journalisten der «New York Times», der «International Herald Tribune» und von «Newsweek» besuchen den Kanzler. Kurdirektor Sautter übersetzt während der Interviews, sofern er nicht gerade mit Adenauers inzwischen ebenfalls eingetroffenem Sohn wandern geht. Mürrens Chef-Touristiker avanciert zur ersten Ansprechperson für Fragen rund um den Kanzler-Besuch. Die Agence France Presse bietet ihm sogar Geld an, falls er bereit ist, sie als erste zu informieren, sollte der Kanzler eines plötzlichen Todes sterben oder einem Attentat zum Opfer fallen.

Am meisten Journalisten finden am 25. Juli den Weg nach Mürren. Zum Abschluss des Genfer Gipfels gibt Adenauer eine Pressekonferenz im Hotel Regina. Die «Süddeutsche Zeitung» schreibt dazu: «Ein Dutzend englische Touristen sind neben den Kameramännern die einzigen Zeugen dieses Moments, da sich der Bundeskanzler zu einer der absonderlichsten Pressekonferenzen begibt, die je stattgefunden hat.» Kaum habe die Weltpresse vernommen, dass Adenauer die Wiedervereinigung Deutschlands zur Voraussetzung von Europas Stabilisierung erkläre und dass er im September nach Moskau reisen wolle, «stürzten die Reporter zur Zahnradbahn, um von der Talstation in ihren Autos weiter bis Interlaken zu rasen. Den Sherry des Bundeskanzlers mussten sie stehen lassen, denn vom Berner Oberland aus führen nur zwei Telephonleitungen in die Welt.»

Das Gebaren des Kanzlers löst auch Irritation aus. Die französische «Le Monde» schreibt als erste Zeitung spöttisch, Adenauer regiere von den Alpen aus, sozusagen aus einem «fliegenden Kanzleramt». Schweizer Zeitungen schliessen sich dem Spott an. Parlamentarier wollen jetzt vom Bundesrat wissen, was fremde Staatsmänner eigentlich in der Schweiz treiben. Der Kanzler verlässt Mürren schliesslich am 27. August mit dem 8-Uhr-27-Zug. Fortan verbringt er seine Ferien vornehmlich in Italien. 1958 erklärt er in einem Brief an seinen Freund, den Religionswissenschaftler Otto Karrer in Luzern, warum er die Schweiz nun meidet: «Leider komme ich nicht mehr in die Schweiz, weil die Schweizer Zeitungen vor einigen Jahren so unliebsame Bemerkungen darüber gemacht haben, dass von der Schweiz aus die Bundesrepublik regiert würde.»

Ein anderer Prominenter, der Mürren marketingtechnisch hilfreich ist: Bernard Montgomery of Alamein. Schon 1949 fährt der britische Feldmarschall im Bergdorf Ski und gibt ein Galadiner zu Ehren des englischen Damen-Skiclubs. Ins Dorf geholt hat ihn Arnold Lunn, der in der Zwischenkriegszeit das touristische und sportliche Geschehen in Mürren mitprägte. Lunns Frau ist mit Montgomery verwandt.

«Monty», wie ihn alle nennen, ist in der Nachkriegszeit eine Berühmtheit. Mit seinen Truppen hat er im Zweiten Weltkrieg Erwin Rommels Afrikakorps besiegt. Entsprechend pompös fällt sein Empfang in der Schweiz im Februar 1949 aus. Bereits am Flughafen Zürich wird er mit einem weissen Lammfellmantel ausgestattet. Weiter geht es im Auto mit Kantonspolizist Roth nach Mürren – derselbe Roth, der später Kanzler Adenauer begleiten wird. Fritz von Allmen, alteingesessener Mürrener, erinnert sich an den Einzug des Kriegshelden: Montgomery wird bei seiner Ankunft am Bahnhof von Musikgesellschaft, Schulkindern, einer Skiclub-Delegation, dem Verkehrsverein und der Dorfprominenz empfangen. Nach einem Moment des Musikklauschens erhebt er die Hand und sagt: «Stop the band». Eine Kutsche bringt ihn zum Hotel «Palace», auf dessen Dach der britische Union Jack weht. Die Zeremonie wird bei Montgomerys weiteren Aufhalten in Mürren Tradition – von 1951 bis 1958 ist der britische Feldmarschall nicht nur stellvertretender Oberbefehlshaber der Nato, sondern auch Präsident des Kandahar-

223–224 Arnold Lunn lässt seine Beziehungen spielen und holt im Februar 1949 erstmals Feldmarschall Bernhard Montgomery nach Mürren. In den 1950er-Jahren besucht Montgomery, inzwischen stellvertretender Oberbefehlshaber der Nato, das Dorf mehrmals und engagiert sich für die lokale Sportförderung.



Ski-Clubs. 1953 ruft Montgomery ein Mannschaftsskirennen, den Montgomery-Challenge-Cup, ins Leben. Je vier Knaben aus Stechelberg, Wengen, Lauterbrunnen und Mürren dürfen daran teilnehmen. Die Mürrener Knaben sind Montys Lieblinge, er spendiert ihnen Pullover mit dem gut sichtbar aufgenähten Buchstaben «M». Laut Fritz von Allmen hat der Brite die Siegerpreise zwar gestiftet, aber nie bezahlt. Einspringen müssen Skiclub und Verkehrsverein.

Prominentenbesuche tragen Mürrens Namen in die Welt hinaus. 1949 berichten das «Journal d'Égypte» und die englische «Star» über die gemeinsamen Winterferien des pakistanischen Prinzen Ali Khan und des Hollywoodstars Rita Hayworth im Dorf. Auch der Aufenthalt von Mount-Everest-Erstbesteiger Sherpa Tensing, der etwa zur selben Zeit Klettertouren rund um Mürren unternimmt, findet Beachtung in der internationalen Presse.

---

### **Erwin Sautter und der «Kurort der Zukunft»:**

#### **Erholung in einer verrückten Welt**

Erwin Anton Sautter, geboren 1924 im Thurgau, versucht sich in vielem, bevor er 1954 Kurdirektor in Mürren wird: Er ist Vermessungstechniker, Jungparlamentarier, Reise- und Gastronomiejournalist. Während fünf Jahren reist er um die Welt. 1953 etwa fährt er mit dem Schiff von Rotterdam bis Kapstadt, dann entlang der afrikanischen Ostküste durch den Suezkanal zurück nach Europa. Sein wichtigstes Utensil in dieser Zeit sei sein Smoking gewesen, erzählt Sautter. Er habe gelernt, in feiner Gesellschaft am Tisch des Kapitäns korrekt zu speisen und den englischen Lords und Ladys zu gefallen. Als er sich um die Stelle in Mürren bewirbt, kommt ihm dies zugute. Dem scheidenden Kurdirektor Fritz Leuch, Jurist und Hauptmann in der Armee, gefällt nicht nur Sautters Armeeaaffinität. Auch dessen gute Beziehungen zu noblen Engländern sprechen für den Dreissigjährigen. Kurz nach seinem Amtsantritt lernt Sautter in Mürren Patricia Hewitt kennen, eine englische Touristin und Eiskunstläuferin, die im Hotel Palace wohnt. Die beiden heiraten, bekommen drei Kinder und leben bis 1966 im Bergdorf.

Über Mürren hinaus hat Sautter den Ehrgeiz, den «Kurort der Zukunft» zu erfinden. Dieser müsse ein Königreich der Fussgänger sein, solle hermetisch abgeriegelte Fenster bieten und dürfe nicht von Flugzeugen überflogen werden, schreibt er 1958 in der «Frankfurter Allgemeinen Zeitung». Am besten sollten gleich auch Hauspsychiater und Mietwagen im Zimmerpreis inbegriffen sein. Denn der Mensch im Jahr 2000 werde in seinen Ferien mehr Schlaf brauchen als noch in den 1950er-Jahren. In dieser verrückten Welt seien absolute Ruhe, Erholung und Wiederherstellung nötig. Ausserdem ein Elektroauto, um sich frei und geräuschlos bewegen zu können. Die Ideen des Kurdirektors werden von mehreren Zeitungen in der Schweiz und in Deutschland aufgenommen. Nach seiner Zeit in Mürren macht Sautter unter anderem PR-Arbeit für verschiedene Organisationen, darunter die staatlichen Tourismusbüros von Südafrika und Südkorea.

---

#### **Sportzentrum statt Grand Hotel**

Amtsträger halten überschwängliche Reden, als der Schweizerische Landesverband für Leibesübungen (SLL) am 6. September 1957 in Mürren sein nationales Wintersportzentrum eröffnet. Hans Zumbühl, Verbandspräsident und späterer Zürcher Regierungsrat, sagt an der Feier, die Jugend suche nach einem «neuen Heimatbegriff», und dabei komme dem Sport grosse Bedeutung zu. Das Sportzentrum ist deshalb für Zumbühl nicht zuletzt «ein pädagogisches Experiment». Der Verband will den Nachwuchs zu «idealem Denken und ernsthafter Leistung anspornen». Offenbar sorgen sich die versammelten Würdenträger um die Jugend



225 Prosaische Zeiten: Am Platz des früheren Grand Hotels Kurhaus eröffnet der Landesverband für Leibesübungen 1957 ein Wintersportzentrum, das Pendant zum Sommersportzentrum in Magglingen.

226 Kein Renditeobjekt – aber dank gut gebuchten Kursen hilft das Sportzentrum mit, das Dorf auch im Sommer zu beleben.

in der Ära des Wirtschaftsbooms. Sport wird als Mittel gegen Rockmusik, Alkohol, aufmüpfige Ideen und freizügigen Lebenswandel angepriesen.

Die Mürener hingegen haben aus profaneren Überlegungen alles daran gesetzt, das Ausbildungs- und Kurszentrum für Jungtalente, Wettkämpfer, Trainer und Freizeitsportler ins Dorf zu holen. Die Sportstätte sichert dem Ort von der



Konjunktur unabhängige Einnahmen. Dass der Bau auf dem Areal des abgerissenen Grand Hotels Kurhaus steht, sagt alles: Mürren muss sich etwas einfallen lassen, um den Rückgang des Luxustourismus wettzumachen. Mit dem Kurszentrum in Mürren übernehme der SLL «gewissermassen Aufgaben, die der Touristikwerbung zukommen», bemerkt die «Neue Zürcher Zeitung».

Anfang der 1950er-Jahre mietet der SSL – heute Swiss Olympic – in Mürren zunächst eine Dependance des noch nicht vollständig abgerissenen «Kurhaus», um von dort aus Wintersportkurse durchzuführen. Doch im Haus herrscht bald Platzmangel. In dieser Zeit machen SLL-Präsident Zumbühl und Kassier Hans Steinegger im Dorf Ferien und werden von den lokalen Tourismusvertretern umgarnt: Wäre es nicht opportun, hier ein Wintersport-Pendant zu Magglingen, zum tiefer gelegenen Sommersportzentrum, zu bauen? Und zwar an bester Lage, auf dem Areal des ehemaligen Grand Hotels? Das Zentrum in Magglingen haben der Bund und die Stadt Biel Ende der 1940er-Jahre gebaut. Aus Spargründen steigt der Bund aber bald aus, worauf der SLL in die Bresche springt, was finanziell dank der 1938 gegründeten Sport-Toto-Gesellschaft möglich ist.

1953 kauft der SLL das «Kurhaus»-Grundstück für 218 000 Franken. Allerdings sind nicht alle im Sportverband so begeistert wie Zumbühl. Immerhin ist Mürren beim Gros der Skigemeinde etwas in Vergessenheit geraten, doch Zumbühl glaubt, das Dorf werde unter den Sportlern bald genauso populär wie Magglingen sein. In einer ersten Etappe baut der SLL das alte Wäschereigebäude 1954 kostengünstig zu einer Unterkunft für Wintersportler um. Bereits in der ersten Saison verzeichnet man 1700 Übernachtungen. Nun wird das Wintersportzentrum gebaut, die Dimensionen sind aber kleiner als in Magglingen. Es entstehen zwei Gebäude mit 70 Betten, eine unterirdische Turnhalle, vier Tennisplätze auf der ehemaligen Eisbahn sowie eine Kegel- und eine Bocciabahn. In Mürren beschäftigt man keine Ausbilder, sondern lediglich Küchen- und Reinigungspersonal sowie einen Verwalter. Auch die finanziellen Erwartungen sind bescheidener: «Die Mürrener Station ist keine Renditenanlage; man ist zufrieden, wenn ihr Betrieb keine zusätzlichen Kosten verursacht», schreibt der SLL.

Die Angst vor einem finanziellen Misserfolg ist zumindest am Anfang unbegründet. In den ersten Jahren kommen laufend mehr Wintersportler nach Mürren. Die Schwierigkeiten folgen später: Die Teuerung in den 1960er-Jahren bringt Preiserhöhungen mit sich, was die Gäste abschreckt. Im Sommer ist die Auslastung des Zentrums schlecht. Wegen der Hochkonjunktur mit steigenden Löhnen lässt sich zudem kaum Personal finden. Eigentlich möchte der SLL ein Schwimmbad und eine weitere Sporthalle erstellen, und zwar auf dem Areal des Hotels Palace, aber Landkauf und Bau stellen sich als zu teuer heraus. Nach 1964 erhält Mürren Konkurrenz: Die Enttäuschung an den Olympischen Winterspielen in Innsbruck, wo die Schweizer Athleten keine einzige Medaille gewinnen, führt zum Bau des Höhentrainingszentrums in St. Moritz.

Für Mürren ist das Sportzentrum dennoch wichtig. Es bringt Geld, Gäste, Werbung und eine wertvolle Liaison: Die rund um den Bau geknüpften Bekanntschaft zwischen Kurdirektor Sautter und SLL-Präsident Zumbühl löst 1958 die Äufnung des Fonds «Pro Mürren» aus. Zumbühl, inzwischen Zürcher Regierungsrat, wird Präsident, Sautter Sekretär. Der Fonds soll Bergbahnprojekte und Sportanlagen fördern sowie zur Verschönerung des Dorfbilds beitragen. Er wird in Mürren bald eine wichtige Rolle spielen.

### **Lehrstellen und Berufe verschwinden für immer**

Im Keller die Schuhmacherwerkstatt, in der Stube das Nähatelier, im Garten ein paar Geissen. Der Tourismus ist in jenen Jahren in Mürren zwar nicht wegdenken, daneben gibt es aber ein eigenständiges Dorf- und Wirtschaftsleben. Handwerker und Händler bieten Dienstleistungen und Produkte an, Kleinbauern bewirtschaften ihr Land. Noch ist Mürren mehr als eine Kulisse für Touristen.



228



227 Bis in die frühen 1960er-Jahre hat die Landwirtschaft ihren festen Platz im Dorf. Viehschau vor dem Hotel Palace.

228 Noch hat Müren ein vielfältiges Wirtschaftsleben mit Lehrstellen und Jobs ausserhalb der Hotellerie. Die Dorfstrasse auf einer Postkarte aus den 1960er-Jahren.

In den 1950er-Jahren verfügt der Ort über zwei Schulstufen, eine Unterschule für die erste bis vierte und eine Oberschule für die vierte bis neunte Klasse. Pro Jahrgang drücken etwa fünf Kinder die Schulbank. Nach der Schulzeit müssen die jungen Mürener nicht unbedingt wegziehen, das Dorf bietet Lehrstellen, Berufe und Hilfsarbeiter-Jobs. Es gibt einen Schreiner, einen Uhrmacher, einen Schneider, drei Coiffeursalons, drei Schuhmacher, einen Spengler und drei Briefträger. Auch

ein Bauunternehmer ist in Mürren ansässig. Und die Kandahar-Schuhfabrik mit zwei Dutzend Stellen. Daneben ist die Bahn ein wichtiger Arbeitgeber.

Für Lebensmittel gibt es neben kleinen Etablissements drei grössere Geschäfte, zwei von ihnen nennen sich elegant «Primeurs Comestibles». Zwei Bäcker, ein Metzger und zwei auf Milchprodukte spezialisierte Läden kommen hinzu. Einkaufen können die Mürrener zudem in der Konsum-Genossenschaft mit Ladenlokal, die später von Coop übernommen wird. Nicht nur für das leibliche Wohl ist gesorgt. Im Dorf existieren zwei Gemischtwarenläden, die Spielzeug, Schreibwaren, Raucherwaren und Stricksachen im Sortiment führen. Ausserdem buhlen zwei Sportgeschäfte, ein Schmuckladen, zwei Kleiderläden und ein Fotogeschäft um Kundschaft. Neben dem Gewerbe floriert die Landwirtschaft. Fast jede Familie hat eigenes Vieh, im Dorf gibt es allein 130 Rindviecher. Vier Grossbauern leben in Mürren. Die Alpgenossenschaft Winteregg produziert unter dem Mittelberg jedes Jahr ihren Alpkäse.

In den Gärten rund um den Dorfkern und neben den Häusern wachsen Gemüse und Salat. Käse, Butter und Milch müssen die meisten Mürrener nicht kaufen, sie stellen Milchprodukte selber her. Nur das Brot kauft man beim Bäcker. Für die Einheimischen ist es meistens dunkles, denn Weissbrot kostet viel Geld. Die Selbstversorgung hat allerdings auch Nachteile, und zwar für jene, die nicht mitmachen können oder wollen. «In der Zwischensaison hat man manchmal die einfachsten Lebensmittel in den Läden nicht bekommen», sagt Heidi Geisseler, die in den 1950er-Jahren im Postbüro des Dorfs arbeitet.

Im Lauf der 1960er-Jahre verändert sich das Dorfleben markant. Es lohnt sich in vielen Fällen nicht mehr, Dinge selbst herzustellen. Maschinen lösen die Handarbeit ab. Die automatisierte Herstellung von Produkten in fernen Fabriken und schnellere Vertriebskanäle haben auch auf das Bergdorf Auswirkungen. Das Leben wird zwar einfacher und bequemer, gleichzeitig aber finden Hilfsarbeiter weniger Arbeit und junge Leute kaum noch eine Lehrstelle. Der Umsatz alteingesessener Betriebe geht zurück, für die jüngere Generation lohnt sich die Übernahme des elterlichen Gewerbes immer seltener. Viele Mürrener ziehen ins Unterland. Bald sind kaum noch Gewerbe- und Landwirtschaftsbetriebe übrig. In den 1970er-Jahren existieren noch zwei grössere Bauernhöfe. Auch die Selbstversorger verschwinden langsam. 1966 lebt nur noch ein Pferd in Mürren. Weil sich für das Tier keine Arbeit mehr finden lässt, überlegt sich der Gemeinderat, ihm Futtersubventionen zu gewähren. Wohlstand und Entwicklung sind nur noch dank dem Tourismus möglich. Für viele Einheimische werden deshalb Ferienwohnungen zur wichtigen Geldquelle. Die Abhängigkeit von der volatilen Branche ist mit der ewigen bangen Frage verbunden: Was geschieht, wenn weniger Touristen kommen?

---

### **Schuhfabrik im Bergdorf**

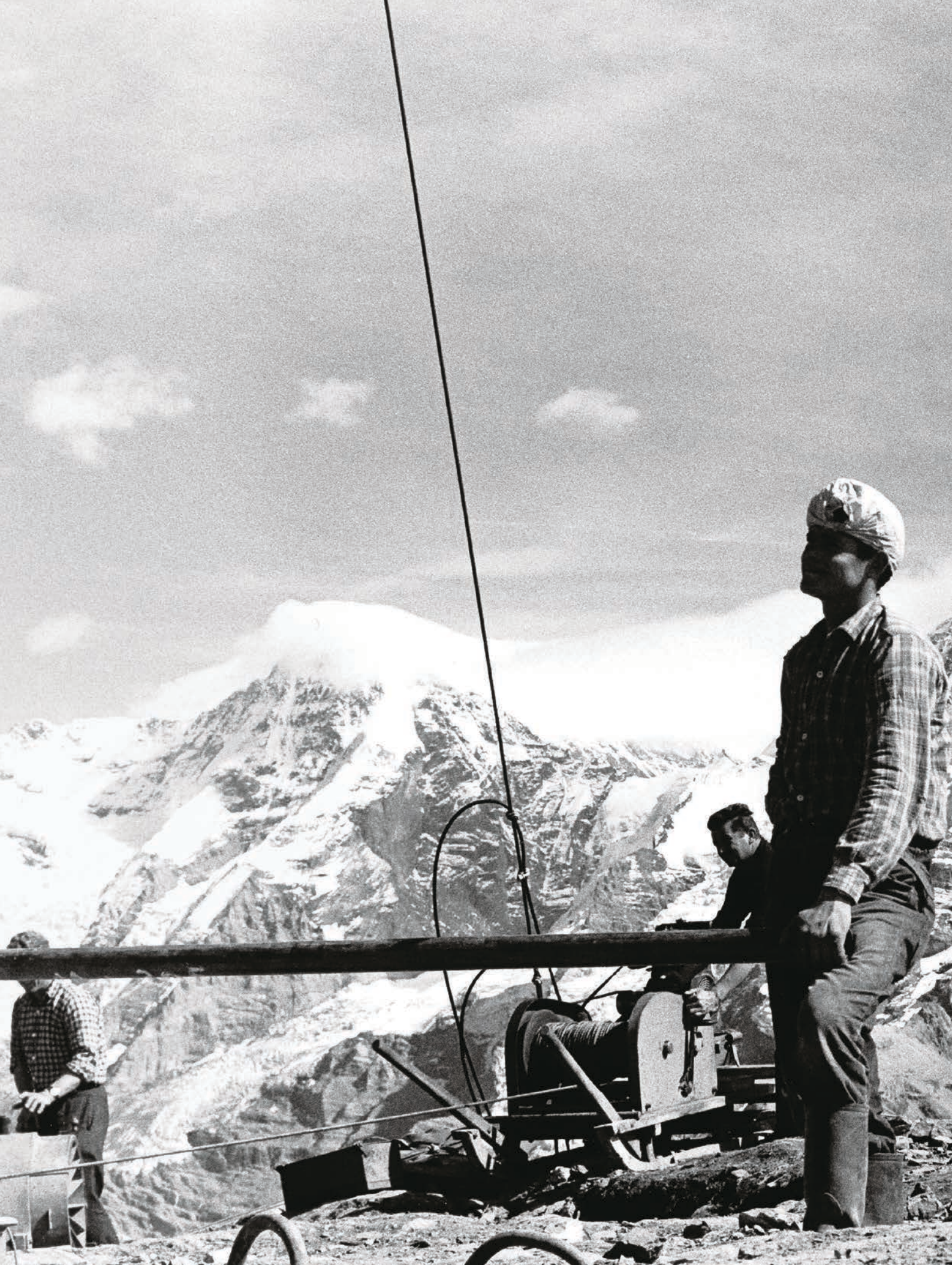
Audrey Hepburn bedankt sich Ende der 1950er-Jahre persönlich mit einer Karte bei Fritz von Allmen. Ein Hollywood-Filmstar schreibt an einen alteingesessenen Mürrener. Der Grund: Ein Paar Schuhe haben es der Schauspielerin angetan.

1932 baut Schuhmacher Fritz von Allmen in Mürren seinen Handwerksbetrieb zur Kandahar Schuhfabrik aus. Den Namen stiftet ihm der englische Skiclub im Dorf. Die englischen Touristen wollen immer häufiger Skifahren statt Langlaufen. Weil die üblichen Langlaufschuhe dafür zu niedrig sind, hat von Allmen begonnen, zu Skibindungen passendes Schuhwerk herzustellen: Lederskischuhe mit separater Innenschnürung und Riemen über dem Knöchel. In der Flaute während der Kriegsjahre entwickelt er zusätzlich warme Winterschuhe aus Schaffell mit wärmeisolierten Crêpegummi-Sohlen, die später Après-Ski-Schuhe genannt werden. Nach dem Krieg geht es bergauf. So sehr, dass bald nicht mehr im Bergdorf Mürren produziert werden

kann. Denn in der Umgebung gibt es zu wenige Fachleute und die angeworbenen Ausländer sind im abgelegenen Bergdorf selten lange glücklich.

1955 verlegt die Familie von Allmen deshalb ihren Hauptsitz nach Thun. Es folgen goldene Zeiten, mehr als 30 Angestellte arbeiten bei Kandahar und produzieren 25000 Paar Schuhe pro Jahr. Als in den 1970er-Jahren preisgünstige Après-Ski-Schuhe aus Plastik aufkommen, ist die Zeit des Wachstums allerdings vorbei. Die Kandahar-Manufaktur wird zum Nischenbetrieb. Heute verlassen noch 18000 Paar Schuhe pro Jahr den Betrieb, die letzten ausschliesslich in der Schweiz hergestellten Schuhe kosten 340 bis 1000 Franken. Es sind vor allem warme Après-Ski-Schuhe aus Leder und Lammfell. Die ausgefallensten Modelle in schrillen Farben sieht man durchaus auch in mondänen Orten wie Gstaad an den Füßen reicher Touristinnen. Daneben schustert Kandahar für Golfer, Curler und Wanderer. Etwa jedes fünfte verkaufte Paar wird nach Skandinavien, Russland, Frankreich, Österreich oder Deutschland exportiert. In den USA hingegen ist Kandahar nicht mehr präsent, die Verkäufe sind nach den Anschlägen vom 11. September 2001 eingebrochen. Das Pech der Schuhmanufaktur: Sie teilt den Namen mit einer Taliban-Hochburg in Afghanistan.

---

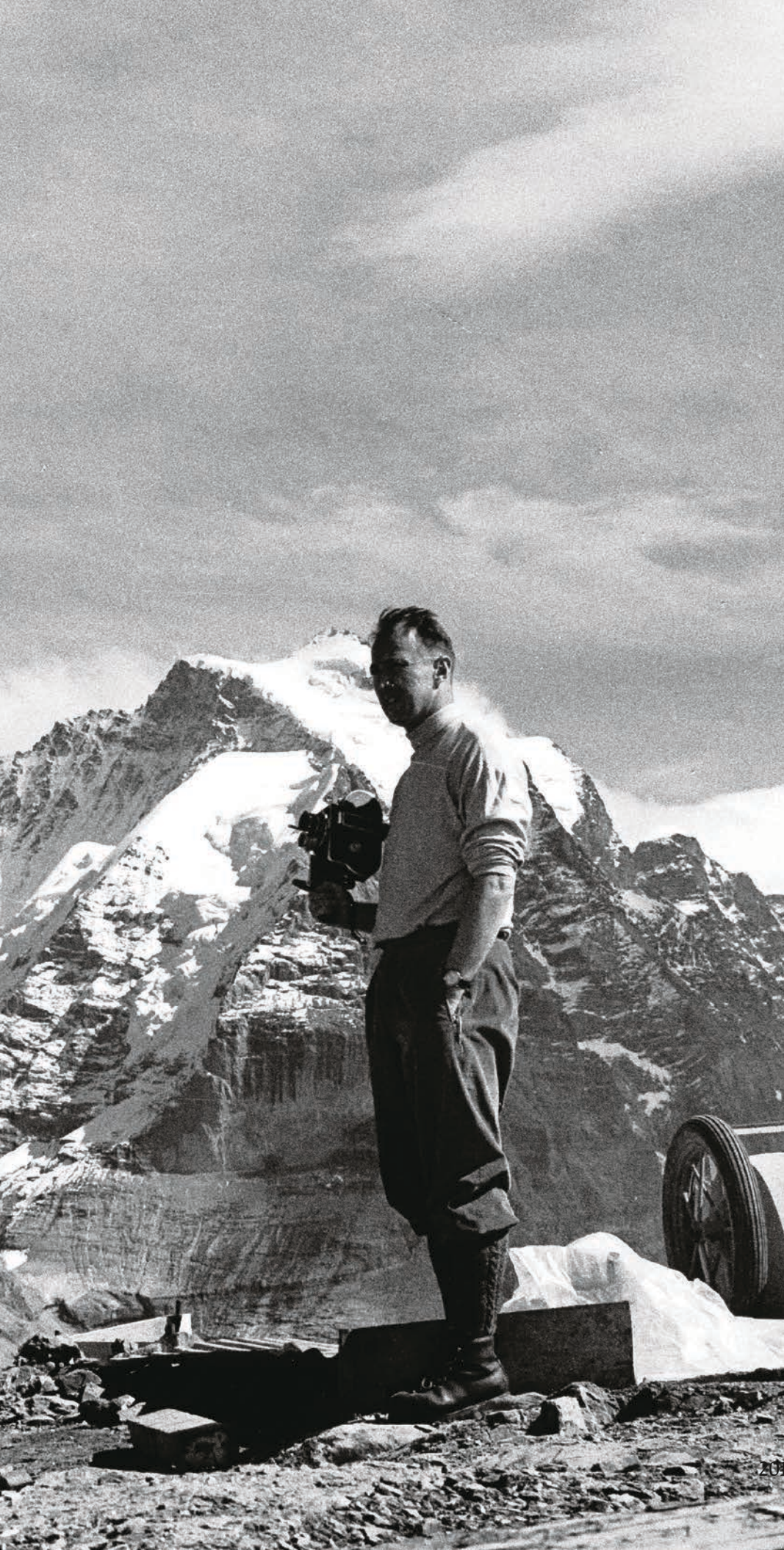


Sarah Nowotny

# Höher, schneller, weiter

## Die 1960er- Jahre

229 Ein Monument des technischen Machbarkeitsglaubens entsteht. Die Bauarbeiten für die Schilthornbahn beginnen 1963.



Es gibt immer mehr Motorfahrzeuge, auch Landwirtschaft und Gewerbe kommen kaum noch ohne aus. In den 1960er-Jahren wird das Auto zum Massenverkehrsmittel. Sein Erfolg passt zur Technikbegeisterung eines Jahrzehnts, das mit der ersten Mondlandung endet. Im Laufe der 1960er-Jahre steigt der Anteil derer, die mit dem Auto verreisen, von 40 auf 60 Prozent. Über den ausgebauten Simplonpass zum Beispiel fahren 1965 sechzehnmal mehr Autos als 1936. Der Privatwagen vermittelt ein Gefühl grenzenloser Freiheit und Spontaneität. Ausserdem ermöglicht er Familien vergleichsweise günstige Ferien.

Der Aufstieg des Automobils geht auch an Mürren nicht spurlos vorbei. Die zuständige Gemeindeversammlung von Lauterbrunnen beschliesst 1961 für die autofreien Luftkurorte Mürren und Wengen neue Regeln für den Strassenverkehr. Bisher durften die Einheimischen nur in der Zwischensaison fahren, und zwar mit Pferdefuhrwerken, Elektrowagen, Fahrrädern und landwirtschaftlichen Fahrzeugen. Neu sollen «vierradangetriebene Motorfahrzeuge in unbeschränkter Anzahl» von September bis Juni verkehren, ausserdem können Ortsansässige das ganze Jahr über Ausnahmegewilligungen beantragen. Das Prinzip der Autofreiheit wird nicht aufgegeben, aber doch gelockert. Eine Zufahrtsstrasse hingegen ist weiterhin nicht geplant. Mürren wehrt sich nicht gegen die sanfte Öffnung für den Motorverkehr, setzt aber Ruhezeiten durch, ein Parkverbot im Dorf, ein Verbot von Dieselmotoren und ein Sonntagsfahrverbot. Und man will profitieren: Wenn schon mehr gefahren wird, dann sollen wenigstens die Strassen und Wege ausgebaut werden.

### **Ist autofrei noch zeitgemäss?**

Als der Autoboom immer offensichtlicher wird, wachsen in Mürren die Zweifel daran, ob autofreier Tourismus noch zeitgemäss ist. Manche sehen im Etikett «autofrei» zunehmend einen Nachteil, weil dadurch der Eindruck entstehe, das Bergdorf sei in einer früheren Epoche stehen geblieben und habe den Anschluss an die moderne Welt verpasst. Kurdirektor Sautter hingegen prophezeit 1961 eine «Renaissance der autofreien Dörfer auf den hohen, sonnigen, staub- und lärmfreien Bergterrassen», weil das Ruhebedürfnis der Menschen als Folge der wachsenden Hektik zunehmen werde. Damit das Dorf aber von den ruhebedürftigen modernen Touristen profitieren kann, muss die Verbindung zwischen Mürren und dem Autostrom reibungslos funktionieren. In der «Automobilrevue» klagt Sautter über den «unterentwickelten Parkraum» in Lauterbrunnen: Die stark ansteigenden Verkehrsfrequenzen führten zu unhaltbaren Zuständen. Besonders Tagestouristen würden es nicht mehr bis ins Bergdorf schaffen, weil sie mit der Suche nach einem Parkplatz zu viel Zeit verlören. An anderer Stelle schreibt der Kurdirektor: «Die Abzweigungen vom Nationalstrassennetz müssen sich als blinde und vereiterte Gedärme erweisen, wenn die Talstrassen nicht in zeitgemässe Parkplätze – eigentliche Autostromdeltas – ausmünden.»

An den öffentlichen Verkehr sei sein Ort ebenfalls ungenügend angeschlossen, findet Sautter. In der Presse platziert er die Forderung nach einer direkten Zugverbindung von der Ostschweiz ins Berner Oberland, dies nicht zuletzt in der Hoffnung, mehr Zürcher nach Mürren zu locken. Ferner wünscht sich der Kurverein einen Helikopter-Zubringerdienst aus Interlaken oder gar von den Flughäfen in Zürich und Genf aus. Die Angst, plötzlich vom Touristenstrom abgeschnitten zu werden, verstärkt sich immer wieder durch Naturereignisse. 1962 verschüttet eine Lawine die Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren zwischen den Stationen Grütschalp und Mürren, der Verkehr ist tagelang unterbrochen. Ein Helikopter muss Verpflegung ins Dorf bringen und Gäste ein- und ausfliegen.

Im Tal wälzen Tourismuskreise grosse Pläne für neue Verkehrsverbindungen. Die Vereinigung «Pro Breithorn-tunnel» fordert einen 26 Kilometer langen Bahn- und Strassentunnel zwischen Stechelberg und Brig. Entstehen soll die absolut wintersichere, kürzeste, ganzjährig befahrbare Verbindung zwischen den Nationalstrassenzügen nördlich und südlich der Berner Alpen mit Anschluss an die



Simplonroute. Die Schweiz hat in den 1960er-Jahren wieder Lust, ihre Berge zu durchbohren und knüpft damit an die Zeit vor der Jahrhundertwende an, als die Idee des Breithorn隧nells schon einmal lanciert worden war. Überall kommen jetzt Tunnelpläne auf, so auch für eine Verbindung von Kandersteg nach Leukerbad und von Innertkirchen ins Tessin. Die Breithorn隧nell-Initianten – unter ihnen Kurdirektor Sautter – lassen sich nicht einmal beirren, als der Bundesrat einen Strassentunnel durch den Gotthard als neue Nord-Süd-Verbindung beschliesst.

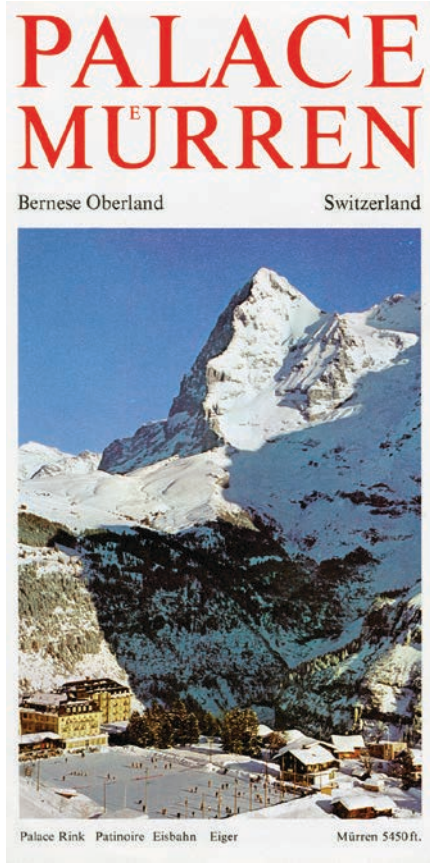
Das geforderte Loch durch das Breithorn löst in der Gegend allerdings keine Begeisterung aus. «Die Bewohner unseres Tales sind auch für den Fortschritt, doch im Rahmen des Möglichen. Sie denken so nüchtern, dass sie von einer Breithornbahn keinen übertriebenen wirtschaftlichen Aufschwung erwarten, aber auch die bleibenden Schäden im Auge behalten, die eine solche bringen würde», erklärt ein anonymer Leserbriefschreiber in der Tageszeitung «Der Bund». Die Angst vor Autokolonnen vor dem Nordportal und Staus beim Talausgang ist so gross, dass die Tunnellobbyisten 1966 zum Schluss kommen: «Die Erwartungen [...] haben sich nur teilweise erfüllt. Allzu sehr sind verschiedene Fragen noch ungeklärt, als dass der Zeitpunkt bereits gekommen wäre, dem Regierungsrat der Kantone Bern und Wallis die bereinigten Projektstudien zur Stellungnahme zu unterbreiten.» Bald hört man nichts mehr vom Breithorn隧nell.

### Rückstand im Kampf um Gäste

Mitte der 1960er-Jahre setzt der Kurverein ein Initiativkomitee für ein «Hochalpines Sonnen- und Hallenbad Mürren» ein, das mit 5000 Franken für erste Planungen ausgerüstet ist. Gebaut werden soll auf dem Areal des Hotels Palace, die Kosten der Anlage betragen gemäss Schätzungen 1,6 Millionen Franken. Die Pläne passen in eine Zeit, in der stille Naturbetrachtung für immer weniger Touristen Erlebnis genug ist. Eine Station ohne eigene Tennisplätze, ohne Schwimmbad

230 Ein Dorf bangt um den Anschluss. Das Gefühl der Unzulänglichkeit verstärkt sich 1962, als eine Lawine die Bahnverbindung verschüttet. Während Tagen wird Mürren aus der Luft versorgt.





231-239 Jede Zeit hat ihren eigenen Geschmack. Prospekt des «Palace Murren» von 1967. In diesem Jahr geht das Hotel zum zweiten Mal in seiner Geschichte in ausländische Hände über.





und ohne Turn- und Kongresshalle sei nicht auf Logiemächterrekorde abonniert, schreibt Kurdirektor Sautter 1962. Doch wie schon das Schwimmbadprojekt in den 1930er-Jahren scheitert auch die Neuauflage am Geld.

Im Infrastrukturwettbewerb zwischen den Tourismusorten gerät Müren bald in Rückstand. Sautter beklagt sich: «Adelboden, Beatenberg, Grindelwald, Gstaad, Kandersteg, Lenk, Wengen und Zweisimmen haben neue Sessel- und Gondelbahnen gebaut, einzig Müren ist unter diesen Zweisaisonkurorten im Berner Oberland in der Nachkriegszeit ohne moderne Bergbahn für den Sommer- und Winterbetrieb.» Das altehrwürdige Hotel Palace läuft schlecht und bleibt mehrere Sommer lang geschlossen. Als eine amerikanisch-kanadische Gesellschaft das Hotel übernimmt, befürchtet man im Dorf, das «Palace» könnte zu einem Objekt für Spekulanten werden. Das Hotel Regina senkt seine Zimmerpreise so stark, dass es nicht mehr als Hotel geführt werden kann und neu als Ferienhaus in den offiziellen Reiseführern figuriert. Vom Bau eines neuen Mittelklassehotels ist im Dorf die Rede, doch auch diese Hoffnung zerschlägt sich. Es ist schon ein Erfolg, dass auf der Wiese vor dem Hotel Palace dank einem Kredit des Hotelierversins wieder Tennisplätze in Betrieb genommen werden können. Zwei Infrastrukturvorhaben werden dann aber doch realisiert: 1964 bekommt Müren einen neuen, leistungsfähigeren Bahnhof. Und fast zur selben Zeit bringen Hoteliers, Bahnen und Geschäftsleute das Geld für einen 240 Meter langen Übungsskilift am Allmendhubel zusammen.

Sautter ruht und rastet nicht in seinem Bestreben, das Bergdorf zu einem zeitgemässen Ferienort zu machen. Er erfindet die internationale Ballonsportwoche – angesichts der Schwierigkeit, den Wasserstoff mit der Bahn ins Bergdorf zu transportieren, eine ehrgeizige Idee. Der Pilot und Hotelier Fred Dolder sagt seine Unterstützung zu. 1962 findet auf der Bergterrasse der erste Simultanstart von drei Heissluftballonen in den Alpen statt. Neben einigen Schweizern sind

240 Der Konkurrenzkampf zwischen den Touristenorten zwingt zu immer neuen Angeboten. Ab 1963 finden vom Winterflugfeld Blumental aus Flüge für Skifahrer zum Petersgrat statt.



241–243 Ab 1962 überqueren Heissluftballons von Müren aus die Alpen. Mit diesen Events bindet der Ort eine neue Stammkundschaft an sich.



Amerikaner, Kanadier, Belgier, Holländer, Türken und Deutsche dabei. Zum ersten Mal überfliegt eine Pilotin die Bergkette Richtung Süden. Für Aufregung bei der Premiere sorgt die Tatsache, dass ein Gefährt abdriftet und erst in Italien landet. Im Radio kursiert bereits die Meldung, ein Ballonflieger sei dabei ums Leben gekommen, sie erweist sich allerdings als falsch. Die Flugwoche etabliert sich als jährlich wiederkehrender Anlass, der ein Stammpublikum an den Ort bindet. Ab 1969 starten die Ballons auch ab Stechelberg zum Rundflug ums Schilthorn. Die Bilanz knapp 20 Jahre nach der ersten Ballonwoche: 46 Ballone aus neun Ländern haben über 200 Mal in Richtung Alpen abgehoben, mit insgesamt 681 Piloten und Fluggästen. Mehr als 1,5 Millionen Franken haben ausländische Fernsehanstalten für die Herstellung von 16 Farbfilmen mit Aufnahmen aus dem Ballonkorb ausgegeben. Ausgerechnet im Jubiläumsjahr 1982 passiert aber ein schlimmer Unfall: Der Heissluftballon «Toblerone» stürzt am Kranzberg beim Jungfraufirm ab, vier Menschen sterben.

### Seilbahn der Superlative

Die Schilthornbahn bricht alle Rekorde: Sie ist die damals längste Luftseilbahn der Welt, die zum ersten Drehrestaurant auf einem Berggipfel und ins höchstgelegene Skigebiet des Berner Oberlandes führt. Dazu gehört einer der grössten Parkplätze der Schweiz. Mit der Bahn, deren letztes Teilstück am 12. Juni 1967 in Betrieb genommen wird, verwirklichen die Mürener in diesem Jahrzehnt das vielleicht kühnste touristische Projekt der Schweiz, angetrieben vom europaweiten Seilbahn-Wettrüsten. Ein eindruckliches Zeugnis des technischen Machbarkeitsglaubens der 1960er-Jahre

Zur Eröffnung hält der Gemeindepräsident von Lauterbrunnen eine Rede, die durchdrungen ist von einer Mischung aus Ehrfurcht und Freude. «Zum dritten Mal bin ich heute mit Ihrer Schilthornbahn gefahren, aber ich habe mich noch immer



nicht daran gewöhnen können, dass auch diese phantastische Einrichtung unserer verkehrsrevolutionären Zeit eine Bahn sein soll», sagt Kaspar von Almen. «Mit spielerischer Leichtigkeit, (as if by mistake), um den Dialekt zu gebrauchen, der in Mürren im Winter gesprochen wird, sind wir mit der schwebenden Kabine in Gimmelwald eingetroffen. [...] Mit der Bahn ist der Griff ins volle Menschenleben getan, es pulsiert von Lauterbrunnen über Mürren nach Gimmelwald, Stechelberg, in einem leistungskräftigen Verkehrskreislauf, es bringt alles: Gutes, Schlechtes. [...] Ihre Bahn trägt eine Fülle von neuen Lebensmöglichkeiten nach Gimmelwald und Mürren, sie bringt Voraussetzungen zu einer touristischen Renaissance.»

Schon zehn Jahre vor dem Bau wälzen Mürrens Touristiker Pläne für eine neue Luftseilbahn, die als Attraktion dienen soll. Im Aufsichtsrat des 1958 gegründeten «Fonds Pro Mürren» debattieren sie über verschiedene Varianten. Das Projekt Stechelberg–Gimmelwald–Mürren–Birg–Schilthorn setzt sich gegen die Option Mürren–Allmendhubel–Engetal durch. Die Seilbahn mit Endstation Engetal hätte zwar bis zum Schilthorn hochgezogen werden können, ist aber im Kern nur eine Verlängerung der Allmendhubelbahn. Ihr Ziel: die Erschliessung eines schneesicheren Gebiets für die Vor- und Nachsaison, damit die Wintergäste länger in Mürren bleiben. Die Bahn wäre keine Konkurrenz zu den bestehenden Anlagen gewesen und hätte eine Attraktion für die Kurgäste sein sollen, ohne viele Tagesausflügler anzulocken. Treibende Kraft hinter dem nicht verwirklichten Projekt ist Gottlieb «Godi» Michel, Mürrens Kurdirektor aus den Dreissigerjahren sowie Direktor des Verkehrsverbands Berner Oberland und Präsident der Skilift Mürren AG. Er muss sich am Schluss mit dem Bau eines Skilifts zufrieden geben, der immerhin den Namen «Engetal» trägt. Die Anlage führt von Engetal nach Birg und wird Mitte des Jahrzehnts sozusagen als Vorbote der neuen Seilbahn fast gleichzeitig wie der Lift «Im Rad» eröffnet.

Die Schilthornbahn dagegen ist ein Grossprojekt. Sie soll erheblich teurer und leistungsfähiger werden als die Engetalbahn. Während letztere nicht einmal

244 Siegeszug des Autos in den 1960er-Jahren: Nur mit einem möglichst grossen Parkplatz in Stechelberg ist die Schilthornbahn für die damaligen Planer vorstellbar.



245–246 Die Erschliessung des Weilers Gimmelwald dient als zugkräftiges Argument für den Bau der Schilthornbahn.



zwei Kilometer lang gewesen wäre, kommt die siegreiche Konkurrenz auf eine Länge von über sechs Kilometer. Die Kosten werden auf 8,5 Millionen Franken geschätzt. Den Betrag wollen die Initianten mit dem Kapital der 1962 gegründeten Aktiengesellschaft Schilthornbahn von 6 Millionen Franken decken, sowie mit der Ausgabe von Obligationen oder Hypothekendarlehen. Präsident des Schilthorn-Komitees ist Ernst Feuz, Kaufmann und Alpinist. Neben dem Verleger Walter Amstutz ist er der wichtigste Promotor der Bahn. Beide Männer sind in Mürren aufgewachsen.

Folgendes Konzessionsgesuch richtet Feuz an Bundesrat Giuseppe Lepori: «Es sei dem Initiativkomitee die Konzession zu erteilen zu Händen einer zu gründenden Aktiengesellschaft, betitelt Schilthornbahn A.G. mit Sitz in Mürren, für den Bau und den Betrieb einer Luftseilbahn von Stechelberg als Talstation (900 m ü. M.) über Gimmelwald als Zwischenstation (1400 m ü. M.) nach Mürren mit Station auf dem Alpenruhplatz (1650 m ü. M.) und anschliessend über Mürrenbirg (2670 m ü. M.) auf die Zinne des Schilthorns als Bergstation (2970 m ü. M.); Höhenunterschied ca. 2070 m.» Wegen der Finanzen muss sich der Bund aus Sicht der Bahninitianten keine Sorgen machen. Die Neue Warenhaus AG mit der EPA-Warenhauskette tritt als Investor auf, in der Öffentlichkeit wird sie gar als Hauptgeldgeber dargestellt. Eigentümer Karl Weber hat einen guten Ruf und verlangt keine öffentlichen Mittel – diese hätte er auch nicht bekommen.

Weber verspricht, der Schilthornbahn werde in Mürren der Bau eines neuen Hotels folgen. Ihn verbindet eine langjährige Liebe zum Dorf, er ist leidenschaftlicher Bergsteiger. Mit Ernst Feuz hat er die Nordwände des Mönchs und der Jungfrau erklettert. In Mürren ist Weber bereits Grundbesitzer, ihm gehört etwa das Hotel Jungfrau. Tatsächlich lässt er mit der «Jungfrau-Lodge» als Dependence der «Jungfrau» bald ein Hotel erstellen.

Grösster Investor am Schilthorn ist ein Freund Webers, der Kanadier J. Bartlett Morgan, Spross der Warenhausdynastie Morgan. Auch er liebt die Berge und

ist Mitglied des Schweizerischen Akademischen Ski-Clubs. Er steckt zunächst zwei Millionen Franken ins Projekt. Einst haben die Engländer Mürren als Wintersportort gross gemacht. Nun treten wieder ausländische Investoren auf den Plan und ermöglichen es initiativen Köpfen aus dem Bergdorf, etwas für die Sicherung der touristischen Zukunft zu wagen.

Doch ist die Schilthornbahn eigentlich notwendig? Auch das muss der Bundesrat beurteilen. Die Initianten argumentieren mit der Rettung Gimmelwalds: Dank der Bahn werde der schlecht erschlossene Weiler endlich an den öffentlichen Verkehr angebunden. Dadurch könnten die Gimmelwalder ihre landwirtschaftlichen Produkte leichter unter die Leute bringen. Die Bahn sei ein Geschenk an die Bevölkerung, zumal die Erschliessung für den Staat gratis sei. Im Konzessionsgesuch heisst es: «Die Lage des Bergdorfes Gimmelwald, dessen Bevölkerung ihr kärgliches Auskommen heute zur Hauptsache in der Land- und Alpwirtschaft findet, verschlechtert sich in beängstigendem Tempo. Betrug die Einwohnerzahl 1935 noch 220 Personen, so zählte man [...] im Jahre 1957 nurmehr 173 Personen.» Anfang der 1960er-Jahre führt ein für den Motorverkehr ungeeignetes Strässchen von Gimmelwald nach Mürren hinauf. Und von Stechelberg aus muss man sich einen steilen, steinigen und steinschlaggefährdeten Weg emporkämpfen, um in die Siedlung zu gelangen. Eben erst hat eine Genossenschaft vergeblich versucht, Gimmelwald mit einer Seilbahn zu erschliessen.

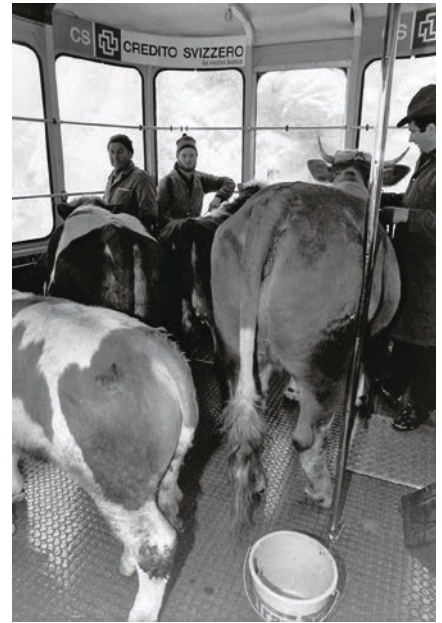
Bleibt die Frage der Konkurrenz – auch das ein Kriterium, mit dem sich der Bundesrat befassen muss. Die Mürrenbahn fühlt sich bedrängt durch die Luftseilbahnpläne, auch die Jungfraubahnen haben Angst. Sie erklären, die finanziellen Verhältnisse bestehender Transportunternehmen dürften sich nicht verschlechtern. Der Bund reagiert auf die Bedenken und verlangt, dass die Tarife der Schilthornbahn von Stechelberg bis Mürren nicht unter denen der Mürrenbahn liegen dürfen. Nicht zuletzt als Reaktion auf die Schilthornbahn erneuert die Mürrenbahn Mitte der 1960er-Jahre erneut ihre eigene Infrastruktur.

Längst nicht alle zuständigen Stellen bei Bund und Kanton sind dem Vorhaben freundlich gesinnt. Mürrens Kurdirektor Erwin Sautter sorgt deshalb für wohlwollende Zeitungsartikel. Die Verfechter der Bahn stellen deren Bau als unumgänglich dar. Angesichts des zunehmenden Ferienbedürfnisses der Menschen und der erhöhten Nachfrage könne das Schilthorn nicht mehr nur Bergsteigern und Tourenskifahrern offen stehen, vielmehr müsse es der breiten Bevölkerung zugänglich gemacht werden. Die Schilthornbahn erscheint als Gebot der Stunde, europaweit ist ein seilbahnerisches Wettrüsten im Gang, nicht zuletzt Österreich forciert. Das Skifahren ist endgültig zum Massenvergnügen geworden, Vico Torrianis Hit «Alles fährt Ski» aus dem Jahr 1963 kommt nicht aus heiterem Himmel. Die Jungfrauregion soll bei diesen Entwicklungen nicht ins Hintertreffen geraten und Mürren verlorenes Terrain zurückgewinnen. Der «Bund» schreibt sogar, der Bau der Bahn bestimme über «Sein oder Nichtsein für Mürren als Kurort».

Das Initiativkomitee hat auch die Region rasch im Griff. Die für die Bahn notwendigen Landreserven und Überfahrungsrechte lassen sich problemlos beschaffen. Die lokalen Entscheidungsträger sind von Anfang an eingebunden. Für die entscheidende Gemeindeversammlung in Lauterbrunnen vom 9. April 1960 melden sich so viele Bürger an, dass die Veranstaltung vom Schulhaus in die Kirche verlegt werden muss. Die Einheimischen überzeugen vor allem die Anbindung Gimmelwalds an den öffentlichen Verkehr. Die Versammlung endet mit 318 Ja-Stimmen für die Bahn, nur vier Bürger stimmen dagegen.

Als der Bundesrat 1961 die Konzession erteilt, stellt er gleichzeitig Bedingungen, eine davon ist der Ganzjahresbetrieb zwischen Stechelberg und Mürren. 1963 wird mit dem Bau begonnen. Das Unterfangen erweist sich als tückereich. Für einige Masten müssen im erdrutschgefährdeten Gebiet aufwändige Fundamente gebaut werden. Die vorgesehene Talstation in Stechelberg muss samt Parkplatz wegen Lawinengefahr um einen Kilometer nach Norden verschoben werden, wo-

247



247 Die Bahn erleichtert den Alltag der lokalen Bevölkerung. Viehtransport von 1984.

durch sich die Linienführung leicht verändert. Das Werk Bern der Von Roll AG ist zuständig für die Gesamtplanung und Projektierung. Ebenfalls am Bau beteiligt sind Basler Ingenieure und Zürcher Architekten. Für die Stationen zeichnen Berner und Berner Oberländer Unternehmen verantwortlich. Die Stationen Birg und Schilthorn sind die einzigen Elemente der Bahn, bei denen der Staat den Erbauern indirekt finanziell hilft: 1965 überlässt ihnen der Kanton Bern kostenlos das sogenannte Niemandsland, auf dem die Bauten zu stehen kommen, obwohl dieses durch die Bahn inzwischen an Wert gewonnen hat.

Die Gipfelstation wird aus Stahl und mit vorfabrizierten Fassadenplatten gebaut. Die Arbeiten in gewaltiger Höhe, wo es auch im Juli schneien kann, sind anspruchsvoll. Zuerst muss man auf der knappen Fläche auf dem Gipfel 300 Ku-

248



249



248–250 Bau- und Montagearbeiten rund um den Gipfel unter extremen Bedingungen. Ein sowjetischer Transporthelikopter fliegt die erste Gondel ein.

250



bikmeter Fels abtragen und eine Wohnbaracke bauen. Dann installieren die Arbeiter zwei Trinkwassertanks und eine dieselgetriebene Stromversorgung, damit sie eine Zeit lang überleben könnten, sollte das Wetter den Abstieg nicht zulassen. Das Material für den höchstgelegenen Teil der Anlage wird ab Herbst 1965 im 24-Stunden-Betrieb mit einer eigens für die Schilthornbahn erstellten Bauseilbahn vom Lauterbrunnental aufs Schilthorn verfrachtet. Mehrmals muss die Arbeit wegen eines Schnee- oder Föhnsturms unterbrochen werden.

Im Einsatz auf der Baustelle stehen 100 Leute, Schweizer und Italiener. 1964 stirbt Guido Di Nenna durch einen Blitzschlag auf dem Schilthorn Gipfel. 1965 verliert Emenegildo Colonello in Gimmelwald sein Leben nach einem Sturz in den Abgrund.

Auch finanziell läuft nicht alles wie geplant. Die Baukosten steigen von den geschätzten 8,5 auf 30 Millionen Franken. Gründe für die Kostenexplosion sind Probleme beim Bau im schwierigen Gelände und die starke Teuerung. Das Aktienkapital der Schilthornbahn wird drei Mal erhöht, 1963 auf 10 Millionen, 1964 auf 12 Millionen und 1966 auf 15 Millionen Franken. Dass die Bauarbeiten nicht abgebrochen werden müssen, liegt vor allem daran, dass J. Bartlett Morgan beinahe unbegrenzt Geld einschiess. «Ohne die finanzielle Hilfe von Mr. Morgan kann die Gipfelstation nicht gebaut werden», sagt Von-Roll-Mann Paul Zuberbühler 1966 an einer Sitzung des Verwaltungsrats.

Die schlechte finanzielle Situation führt im Verwaltungsrat zum Zerwürfnis. Karl Weber hält das Drehrestaurant auf dem Gipfel inzwischen für unternehmerisch zu riskant und plädiert generell für ein bescheideneres Vorgehen. Eine Mehrheit will aber die ursprünglichen Pläne und vor allem das marketingtechnisch verlockende Restaurant nicht aufgeben, und so tritt Weber 1966 aus dem Verwaltungsrat zurück. In der Sache bekommt er vorerst Recht: Die geplante einmalige Attraktion auf dem Gipfel ist bei der Eröffnung der Bahn im Juni 1967 infolge Geldmangels nicht mehr als eine Bauruine mit einfachem Selbstbedienungsrestaurant.

1965 beträgt der Verlust der Schilthornbahn AG 60500 Franken, 1968 ist es fast zehnmal mehr. Trotz dem Defizit muss sich die Bahn den Vorwurf anhören, ihre Tarife seien zu hoch. 32 Franken 80 Rappen kostet die Fahrt vom Tal auf den Gipfel und zurück. Nicht zuletzt wegen der Finanznot baut die Schilthornbahn in ihrer Umgebung vorerst keine neuen Skianlagen. Ein weiterer Grund für die Zurückhaltung ist das Verhalten der Touristen: Der grösste Teil des Umsatzes rund ums Schilthorn wird im Sommer erzielt, dies bis heute. Immerhin lassen 1969 zwei separate, von der Schilthornbahn unabhängige Gesellschaften den Skilift Gimmelen und den Sessellift Winteregg erstellen.

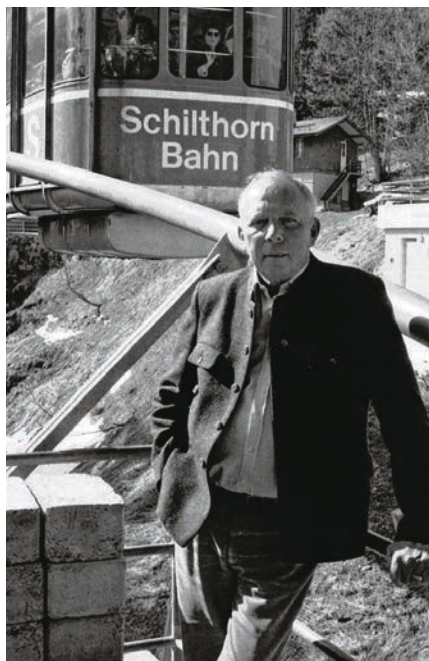
---

### **Die Drahtzieher hinter der Schilthornbahn**

Er kommt aus Mürren, lebt aber in Zürich, verdient sein Geld als Kaufmann, ist aber im Herzen vor allem Alpinist: Ernst Feuz. 1908 als Kind einer Mürrener Grossfamilie geboren, besucht der spätere Initiator der Schilthornbahn die Sekundarschule in Lauterbrunnen. Sein Vater ist Bergführer, auch Feuz junior wendet sich früh dem Sport im Gebirge zu. Bald findet er Anschluss an die englische High Society in Mürren. In den 1930er-Jahren wird er als Skispringer, Abfahrer und Langläufer national bekannt. Feuz lässt sich zum Bankkaufmann ausbilden, arbeitet in Frankreich und England. Schliesslich kehrt er nach Mürren zurück und gründet dort eine Bank. In den 1940er-Jahren zieht er nach Zürich und wird Direktor der Neuen Warenhaus AG mit ihren EPA-Filialen. Pläne für eine Luftseilbahn aufs Schilthorn treiben ihn seit seiner Jugend um. Die «NZZ» schreibt im Zusammenhang mit der Schilthornbahn vom «Projekt Feuz». Der gelegentlich als selbstherrlich kritisierte Feuz bleibt seinem Heimatdorf und den Bergen bis zu seinem Tod 1988 verbunden.

Sein engster Mitstreiter ist Walter Amstutz (1902–1997). Er ist ebenfalls in Mürren aufgewachsen, wo seine Eltern das Hotel Alpina betreiben. Auch er besucht in Lauterbrunnen die Sekundarschule und später das Gymnasium in Bern. Dann folgen mehrere Studien: Geologie, Kunstgeschichte, Recht und Volkswirtschaft. Amstutz ist ebenfalls ein erfolgreicher Skirennfahrer und Alpinist. Zusammen mit Hermann Gurtner und Willy Richardet gründet er 1924 den Schweizerischen Akademischen Skiclub. Als Skilehrer in Mürren lernt er Englisch und heiratet 1930 eine seiner englischen Skischülerinnen, die Schriftstellerin Eveline Palmer. Mit 27 Jahren wird Amstutz Kurdirektor von St. Moritz, danach gründet der Kunstkenner in Zürich die Werbeberatungsfirma Amstutz & Herdeg, die später in den gleichnamigen Verlag übergeht.





251 Dank ihm wurde das Schilthorn zum Bond-Schauplatz: Hubert Fröhlich suchte im Auftrag der Filmproduzenten einen passenden Gipfel.

### Naturschützer kritisieren Gipfelrestaurant

Ein Bergerlebnis müsse mit «stundenlanger Mühe» verbunden sein, damit man schliesslich «schweissnass, aber glücklich, befriedigt und stolz auf dem Gipfel anlangt», schreibt die Zeitung «Die Tat» Anfang der 1960er-Jahre. Seilbahnprojekte schadeten der «Unversehrtheit unserer Alpen, die das Antlitz unserer Heimat prägen». Ähnliche Einwände gab es schon in den 1890er-Jahren auf dem Höhepunkt des damaligen Bergbahnbaus.

Nicht alpinistisch, sondern touristisch argumentiert der Mürrener Alt-Kurdirektor Godi Michel gegen die Schilthornbahn: Diese lasse sich nur durch Ausrichtung auf den Massentourismus finanzieren, der aber nicht zu Mürren und erst recht nicht zum benachbarten Gimmelwald passe. Naturschützer wiederum werfen den Bahnpromotoren Geschäftemacherei vor, die Rettung des Weilers Gimmelwald sei nur ein Vorwand. Im «Bund» bemerkt ein Leserbriefschreiber ironisch: «Das harte Los der Bergbauern zwang immer mehr junge Leute zur Flucht ins Tal. Da kam ein reicher König in das Dorf. Mit seinem Geld liess er eine Bahn auf den nahen Aussichtsberg bauen. Da war das Dorf geheilt. Der Wohlstand brach aus, und alles Volk jubelte dem guten und weisen König zu.» Der Naturschutzverband Berner Oberland protestiert wegen Verschandelung des Landschaftsbilds gegen die Gestaltung des Gipfelgebäudes. Doch Natur- und Heimatschutzverbände haben zu dieser Zeit noch kein Beschwerderecht.

Der Bau der Schilthornbahn löst in der Schweiz eine Debatte über die Aufrüstung der Alpen mit Seilbahnen und Feriensiedlungen aus. Das Schlagwort vom «Bergbahnfieber» fällt, das ebenfalls schon im vorigen Jahrhundert zu hören war. Man debattiert über Sinn und Unsinn von Grossprojekten im Gebirge, aber ohne die Vehemenz, die ab den 1980er-Jahren die zivilisationskritischen, landschaftschützerischen und ökologischen Proteste gegen grosse Bauprojekte charakterisieren wird. Für die meisten Schweizer ist der Eingriff in die Natur, den die Gipfelbahn mit sich bringt, kein Problem. Auch das Verkehrsaufkommen, mit dem nach der Eröffnung der Schilthornbahn zu rechnen ist, löst wenig Sorgen aus. Mit dem Privatfahrzeug in die Berge zu fahren, um den Autos in den Städten zu entkommen, wird in den 1960er-Jahren nicht als Widerspruch empfunden. Der Kurverein Mürren erklärt: «Der Sommertourist reist mit dem Auto und will es auch benützen. Interessant ist die Feststellung, dass Ruhe und gute Luft bei der Wahl des Ferienzieles beim Sommergast nur noch eine untergeordnete Rolle spielen.» Die Freude am technischen Fortschritt und an nie dagewesener Mobilität überstrahlt alles.

### Bond-Film wendet finanzielles Desaster am Schilthorn ab

«Mr. Bond, wir haben Sie bereits erwartet», pflegen Bösewichte in den Filmen über den englischen Meisterspion mit der Lizenz zum Töten zu sagen. Auf dem Schilthorn rechnet man nicht mit James Bond. Dieser taucht aus dem Nichts als Retter der überschuldeten Schilthornbahn auf.

Die britische Filmgesellschaft Eon Productions der beiden Amerikaner Harry Saltzman und Albert R. Broccoli sucht einen Drehort für den sechsten Film ihrer Bond-Reihe. Der Streifen soll «On Her Majesty's Service» – «Im Geheimdienst Ihrer Majestät» – heissen. Eigentlich hätte er bereits im Jahr 1965 entstehen sollen, aber man findet keine geeignete Residenz für den Bösewicht. Es braucht einen Ort in den Bergen, der nur durch eine Seilbahn erschlossen ist. Denn gemäss Romanvorlage fliegt Bond ins Oberengadin, wo auf über 3000 Metern oberhalb von Pontresina der Piz Gloria liegt. Dort auf dem Gipfel hat sich Graf de Bleuchamp alias Blofeld eingenistet. Und zehn hübsche Frauen um sich geschart, die sich offiziell einer unorthodoxen Allergitherapie unterziehen. In Wirklichkeit werden sie darauf abgerichtet, Krankheitserreger zu verbreiten. Bond gibt sich als Ahnenforscher Hilary Bray aus, um den Verbrecher zu überlisten.

Zuerst hoffen Regisseur Peter Hunt und Produktionsdesigner Syd Cain, Flemings Piz Gloria gebe es wirklich. Vergebens suchen die Filmemacher in Corava,

Cortina d'Ampezzo, Innsbruck, St. Moritz, Chamonix und im Arlberggebiet nach einem passenden Berg. Am 2. März 1968 dann kommt der Deutsche Hubert Fröhlich im Auftrag Broccolis in Grindelwald an, um sich die Jungfrau-Region anzuschauen. Der Concierge des Hotels Adler zeigt ihm eine Postkarte mit einem Foto der Schilthorn-Gipfelstation und empfiehlt ihm, nach Mürren zu fahren. «Sie war genau das, was ich gesucht hatte», schreibt Fröhlich später. «Die Station war ein imposanter

252



Rundbau, dessen fast neues Aluminium sogar auf der Postkarte zu glitzern schien.» Als er erfährt, dass sich das Gebäude eines Tages drehen soll, ist er vollends überzeugt. Beim Gespräch mit dem Direktor der Schilthornbahn, Paul Eggenberg, gewinnt Fröhlich den Eindruck, «dass man von Seiten der Bahn einem eventuellen Dreh des Films sehr positiv gegenüberstehen würde». Eggenberg sagt rückblickend, er habe «alle Hebel in Bewegung gesetzt, damit der Film auf dem Schilthorn gedreht wird». Schliesslich lässt sich auch Verwaltungsratspräsident Ernst Feuz von dem Vorhaben überzeugen. Regisseur Peter Hunt reist zwei Tage später nach Mürren und findet klare Worte für das Schilthorn als Drehort: «It's perfect.»

Die Dreharbeiten im Lauterbrunnental dauern vom 21. Oktober 1968 bis zum 17. Mai 1969. Anders als üblich dreht Hunt nicht die meisten Szenen in den Pinewood-Studios bei London, sondern versucht, möglichst viel vor Ort zu realisieren. Er verwandelt die Gegend rund ums Schilthorn in ein riesiges Filmset. Der Gipfel bleibt während der Wintersaison monatelang fürs Publikum gesperrt. Bevor die finalen Szenen des Kampfes Bond gegen Blofeld gedreht werden können, investieren die Filmemacher viel Geld. Sie lassen die Gipfelstation fertig bauen und einen zusätzlichen Stromgenerator installieren. Vor allem entsteht auf dem Schilthorn Gipfel für eine halbe Million Franken ein Helikopterlandeplatz. Das Grundstück wird zu diesem Zweck um 300 Quadratmeter vergrössert. Der Berner Regierungsrat hält in seiner Stellungnahme zum Gesuch für die Anlage fest, sie sei «unbedingt notwendig», dem Filmprojekt komme eine «ungewöhnliche wirtschaftliche und propagandistische Bedeutung zu». Nach Abschluss der Dreharbeiten kann die Schilthornbahn den Landeplatz kostenlos behalten und als Aussichtsplattform nutzen.

Auch sonst verändert die Filmcrew die Bahn nach ihrem Gusto. Die steingrauen Bauten auf dem felsigen Birg erhalten einen blauen Anstrich. Und die unauffällig gestrichenen Kabinen der Bahn werden zum Ärger von Naturschüt-

253



252–253 Viel Aufwand für einen mittelmässigen Film: Die Gipfelstation wird nach den Vorstellungen der Filmemacher fertiggebaut und ausgestattet – inklusive Innendekoration. Und die Gondeln werden orange gestrichen und mit dem Wappen des Bösewichts geschmückt.

zern orange eingefärbt und mit Blofelds Wappen versehen. Eigentlich soll die Farbe nach den Dreharbeiten wieder verschwinden, sie bleibt dann aber, bis die Kabinen 1995 ersetzt werden. Möglich werden die Aus- und Umbauten dank einem einfachen Vertrag: Die Bahn stellt den Drehort zur Verfügung, die Filmproduzenten bezahlen den dauerhaften Ausbau des Gipfelgebäudes sowie alle Transport-, Betriebs- und Personalkosten der Schilthornbahn während der Dreharbeiten. Auf diese Art werden Bauten schnell realisiert, für die es sonst langwierige Verfahren gebraucht hätte.

254



255

254–255 Bilder mit nachhaltigem Werbeeffekt: Die Bahnbetreiber freuen sich, dass die Rundsicht im Film so gut «zur Geltung» kommt.



---

## Ein Dorf im Ausnahmezustand

Im Dorf Mürren geht es während der Dreharbeiten zum Bond-Film hoch zu und her. Der Regierungsstatthalter von Interlaken hebt die Polizeistunde auf, damit die Schauspieler während Nachtaufnahmen gepflegt werden können. Die 120-köpfige Filmcrew wohnt im Hotel Palace. Annelis Stähli vom Hotel Eiger erinnert sich an diese Zeit, insbesondere an den australischen Hauptdarsteller George Lazenby. «Er kam oft in unser französisches Restaurant, wo wir zu dieser Zeit auch seltene Spezialitäten wie Austern oder Langusten anboten, und war immer anständig und nett.» Der Barmann aus dem «Eiger», der im Film sich selbst spielt, habe viel Kontakt zur Crew gehabt. «Es war toll, dass wir in der Zwischensaison so viele Leute begrüßen konnten.» Die Bond-Filmer beschenken Mürren eine dritte Saison. In einem Saal des «Palace» zeigen sie jede Woche gratis Filme, zu denen alle Mürrener eingeladen sind. Der «Blick» berichtet jetzt fast täglich aus dem Bergdorf. «Kein Schaufenster im ganzen Dorf, in dem nicht eine 007-Plakette oder ein Hinweis-Schild auf die Dreharbeiten hängt», schreibt die Zeitung. Die vor 31 Jahren stillgelegte Bobbahn vom Allmendhubel durchs Blumental wird für den Film wieder hergerichtet. Zudem bauen die Filmemacher einen 14 Meter hohen, temporären Kirchturm aus Holz – der dann im fertigen Film nicht einmal zu sehen ist. Für manche Szenen muss Schnee aus dem Hochgebirge herbeigeschafft werden, weil der Winter 1968/69 mild ausfällt. Auch die Vorarbeiten für die Stunts verlangen den Technikern einiges ab: Die Filmemacher lösen mit Sprengstoff so lange Lawinen aus, bis diese wunschgemäss im Bild sind. Trotz des grossen Aufwands kostet der Film auf dem Schilthorn deutlich weniger als andere Streifen aus der Bond-Reihe.

Neben den zahlreichen Kulissen braucht es viel Personal. Zwei Krankenschwestern werden eigens für die Betreuung des Teams während der Dreharbeiten engagiert. Nicht selten müssen sie Crewmitglieder versorgen, welche die Höhe nicht vertragen. Für ein Autorennen auf einer Eisbahn im Talboden werden 1500 Statisten als Zuschauer aufgeboden. Einer von ihnen ist Peter Vollmer, später SP-Nationalrat und danach Präsident des Verbands Öffentlicher Verkehr. «Das Filmteam suchte an der Uni Bern nach Statisten», erzählt er. Im Streifen weiche er Autos aus, werde als Tourist mit Skiern eingeblendet und dürfe Bond sogar bei einer Partie Curling zuschauen. «In den Pausen unterhielten wir uns kurz; die Schauspieler wirkten gar nicht abgehoben.» Pro Drehtag gibt es 50 Franken, was für die Studenten ein guter Lohn ist. Dazu darf man gratis die weibliche Hauptdarstellerin Diana Rigg anschmachten, die in den 1960er-Jahren ein grosser Star ist.

---

Für Mürren und das Schilthorn hat der Film einen enormen Werbeeffekt, obwohl «On Her Majesty's Secret Service» als einer der schlechteren Bond-Filme gilt. Die Schilthornbahn hält 1968 im Geschäftsbericht zu den Filmaufnahmen fest, dass «die imposanten Rund- und Femsichten durch die Schilthornbahn, ihre interessanten Bahnanlagen und das attraktive Drehrestaurant der Gipfelstation zur Geltung» kämen. James Bond hilft mit, das Image Mürrens und des Schilthorns zu modernisieren. Er und das mit ihm verbundene Spektakel passen viel besser zu den 1960er-Jahren als die alten Alpen-Werbeträger wie Albrecht von Haller und Jean-Jacques Rousseau. Dank dem Bond-Film und der damit verbundenen Werbung wird die Bahn ihre Finanzprobleme bald los. Hat die Schilthornbahn 1968 vor den Dreharbeiten 656 000 Personen befördert, sind es 1969 schon 985 000 und 1971 sogar 1,43 Millionen. 1969 schreibt das Unternehmen erstmals schwarze Zahlen. Der Verwaltungsrat verkündet: «Die grossen Bau- und Finanzprobleme der Schilthornbahn sind heute gelöst.»