

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

Artikel: Von Morgan bis Bond : Schilthornbahn 1959-1969

Vorwort

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-247360>

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 17.11.2024

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



Von Morgan bis Bond – Schilthornbahn 1959–1969

Daniel Bernet

Der Bau der Schilthornbahn¹ ist ein wichtiger Schritt in der Geschichte des mechanisierten Alpentourismus, ein Beispiel für den Gipfelbahnbau der Nachkriegszeit und Ausdruck der damals grassierenden «Seilbahnitis». Die Schilthornbahn im Berner Oberland stellte in den 1960er Jahren ein Projekt der Superlative dar: Sie war die längste Luftseilbahn der Welt, führte zum ersten Drehrestaurant auf einem Berggipfel, verfügte über einen der grössten Parkplätze der Schweiz und hatte Baukosten von gegen 30 Mio. Franken verursacht. Sie war ein aussergewöhnliches Projekt, in das grosse Hoffnungen gesetzt wurden.

Der Bahnbau galt als ein Gebot der Stunde und als Zeichen des Fortschritts. Bereits bei der Eröffnung am 12. Juni 1967 wurde die Luftseilbahn als Pioniertat einer neuen Generation bezeichnet, während die meisten bestehenden Bergbahnen in der Jungfrauregion und die grossen Hotelbauten in Mürren noch aus den Boomjahren um 1900 stammten. In der Konzessionsierungsphase um 1960 versprach man sich im autofreien Kurort Mürren von einer Luftseilbahn die Schaffung eines neuen Skigebiets für den Massensport und die Erschliessung eines werbewirksamen Aussichtspunkts. «Alles fährt Ski», sang Vico Torriani 1963, als das einstige Vergnügen einiger weniger im Begriff war, zum breiten Massenspass zu werden. Fernsehübertragungen und Rennerfolge trugen zur Festigung der Skination Schweiz bei. In diesem Licht erscheinen bildungsbürgerliche Touristen auf den Spuren von Johann Wolfgang Goethe und Albrecht von Haller als Schattenfiguren einer vergangenen Zeit. Die Schilthornbahn schuf ein neues touristisches Angebot für eine Nachfrage, die um 1960 bereits vorhanden war und noch zusätzlich erzeugt werden konnte.

Die Stimmung in Mürren war allgemein wachstumsfreundlich, insbesondere Hotel- und Chalet-Neubauten waren erwünscht. Der Bau einer Luftseilbahn stand für ein breites Wachstumsszenario: Mürren und Gimmelwald sollten in der Folge prosperieren und mit dem Schilthorn ein bisher brachliegendes Kapital nutzen.