

Zeitschrift:	Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : officielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]
Herausgeber:	Schweizerische Verkehrszentrale
Band:	53 (1980)
Heft:	9: "Obsi" = Empor = Sursum = Eccelso = Excelsior
Artikel:	Der Wetterhornaufzug - die erste Luftseilbahn der Schweiz 1907-1914 = L'ascenseur du Wetterhorn le premier téléphérique de Suisse 1907-1914 = Sul Wetterhorn la prima funivia della Svizzera 1907-1914 = The Wetterhorn cableway - the first in Switzerland (...)
Autor:	Bidder, Heinz von
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-773840

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

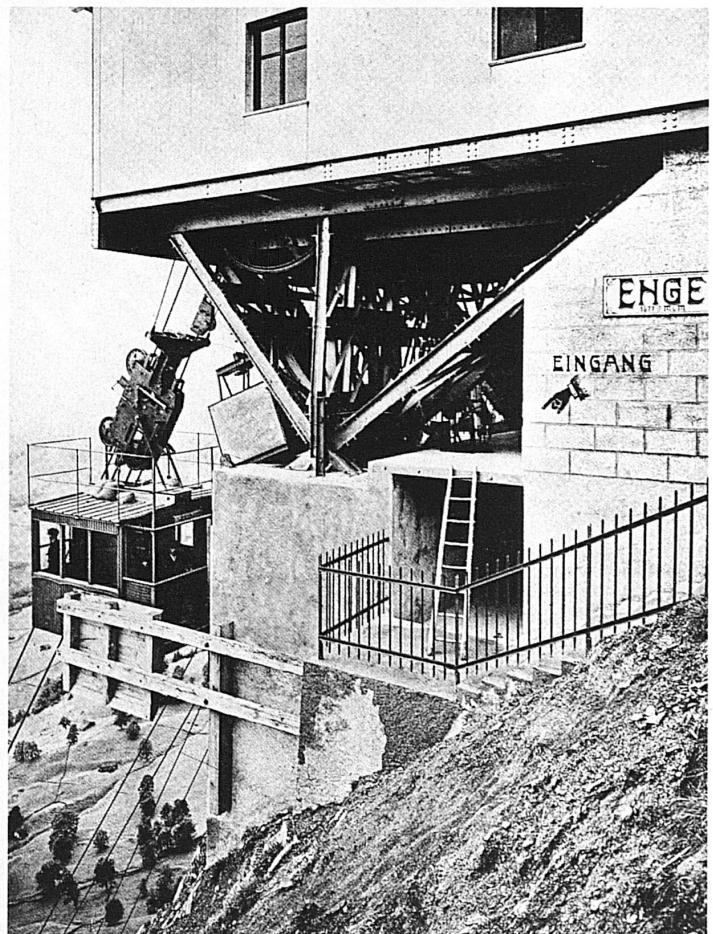
Terms of use

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 03.02.2026

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

5951 Wetterhorn - Aufzug mit Grindelwaldgletscher



Der Wetterhornauftzug – die erste Luftseilbahn der Schweiz 1907–1914

Wer in Grindelwald seinen Blick «wetterhornwärts» schweifen lässt, kann mit blossem Auge die Reste des grauweissen Gemäuers der alten Bergstation «Enge» beim Oberen Gletscher auf einer Höhe von 1677 m erkennen. Im Oktober 1907 waren die zwei Kabinen mit je 110 Personen Fassungsvermögen bereit für die ersten Bremsversuche der 420 Meter Höhenunterschied überwindenden Luftseilbahn. Das Patent Feldmann bewährte sich von der ersten Fahrt an, und von der Eröffnung im Juli 1908 bis zur kriegsbedingten Einstellung 1914 wurden 9748 Berg- und Talfahrten ausgeführt. «Die Fahrgäste lobten vor allem die angenehme Reise wie bei einer Ballonfahrt; der Aufzug weisse ja keine Zwischenstützen auf», so lautete das Urteil der vielen Besuche aus aller Welt. Wie solid damals gebaut wurde, beweist die Tatsache, dass das 18,5 Tonnen schwere Spanngewicht der Talstation beim Wetterhornauftzug heute in der Station Oberhaus der Firstbahn den gleichen Dienst versieht. Nach dem endgültigen Abbruch der Anlage 1934 wurden einzelne Drähte der Trag- und Zugseile von den Älplern «fir zem Hagen» verwendet, und das alte Gemäuer dient im Winter den Steinböcken als windgeschützter Unterschlupf. Dies sowie eine Nachbildung einer Kabine beim Hotel Wetterhorn sind die Überreste eines kühnen Bahnprojektes, welches in vier Sektionen bis zum Gipfel des Wetterhorns (3701 m) hätte führen sollen.

Heinz von Bidder

L'ascenseur du Wetterhorn le premier téléphérique de Suisse 1907–1914

Lorsque de Grindelwald on regarde dans la direction du Wetterhorn, on peut distinguer à l'œil nu, à l'altitude de 1677 m, les restes de la muraille grisâtre de l'ancienne station «Enge» près du glacier supérieur. En octobre 1907, les deux cabines pouvant contenir chacune 110 personnes étaient prêtes pour les premiers essais de freinage de ce téléphérique qui franchissait une différence de niveau de 420 mètres. Le brevet Feldmann fit ses preuves dès le premier service et, depuis l'inauguration en juillet 1908 jusqu'à l'interruption de service imposée par la guerre de 1914, on compta 9748 trajets accomplis dans chaque sens. «Les passagers louaient surtout le voyage agréable comme en ballon; il n'y avait aucun pilier intermédiaire»: telle était l'appréciation d'excursionnistes venus du monde entier. On peut juger combien la construction était solide par le fait que le poids tendeur de dix-huit tonnes et demi de la station inférieure de l'ascenseur du Wetterhorn est utilisée encore aujourd'hui pour le même service dans la station supérieure du téléphérique du First. Après la démolition définitive de l'installation en 1934, des câbles ont été utilisés pour des transports d'alpages et l'ancienne muraille offre en hiver un endroit abrité pour les bouquetins. Voilà, à côté d'une reconstitution de cabine près de l'Hôtel Wetterhorn, tout ce qui subsiste d'un audacieux projet qui aurait dû, en quatre sections, atteindre la cime du Wetterhorn à l'altitude de 3701 mètres.

Sul Wetterhorn la prima funivia della Svizzera 1907–1914

A Grindelwald, chi volge lo sguardo verso la parete del Wetterhorn può scorgere ad occhio nudo i resti dei muri grigiastri della vecchia stazione di montagna «Enge» presso il Ghiacciaio superiore, a 1677 m di altitudine. Nell'ottobre del 1907, le due cabine con una capienza di 110 persone ciascuna erano pronte per le prime prove di tenuta dei freni della funivia che superava un dislivello di 420 metri. Il brevetto Feldmann diede ottimi risultati sin dalla prima corsa; fra l'inaugurazione nel luglio 1908 e l'interruzione nel 1914 dovuta allo scoppio della guerra vennero effettuate 9748 corse nei due sensi. «I viaggiatori lodavano soprattutto il piacevole modo di viaggiare, come se si fosse trattato di un volo in pallone aerostatico, un'impressione rafforzata dalla mancanza di pilastri intermedi»: è questo un tipico giudizio dei numerosissimi viaggiatori provenienti da tutte le parti del mondo. La solidità della costruzione è dimostrata dal fatto che il carico di contrappeso di 18,5 tonnellate della stazione a valle della funivia del Wetterhorn svolge oggigiorno la medesima funzione nella stazione Oberhaus della funivia che conduce sul First. Dopo lo smantellamento definitivo dell'impianto nel 1934, singoli cavi di trazione e di sostegno vennero impiegati dagli alpighiani per cintare i loro pascoli e le vecchie mura della stazione in inverno offrono agli stambecchi un rifugio al riparo dai venti. Assieme alla riproduzione di una cabina che si trova presso l'albergo Wetterhorn, sono queste le ultime testimonianze di un ardito progetto che in quattro sezioni avrebbe dovuto permettere alla funivia di giungere in vetta al Wetterhorn (3701 m).

ciao superiore, a 1677 m di altitudine. Nell'ottobre del 1907, le due cabine con una capienza di 110 persone ciascuna erano pronte per le prime prove di tenuta dei freni della funivia che superava un dislivello di 420 metri. Il brevetto Feldmann diede ottimi risultati sin dalla prima corsa; fra l'inaugurazione nel luglio 1908 e l'interruzione nel 1914 dovuta allo scoppio della guerra vennero effettuate 9748 corse nei due sensi. «I viaggiatori lodavano soprattutto il piacevole modo di viaggiare, come se si fosse trattato di un volo in pallone aerostatico, un'impressione rafforzata dalla mancanza di pilastri intermedi»: è questo un tipico giudizio dei numerosissimi viaggiatori provenienti da tutte le parti del mondo. La solidità della costruzione è dimostrata dal fatto che il carico di contrappeso di 18,5 tonnellate della stazione a valle della funivia del Wetterhorn svolge oggigiorno la medesima funzione nella stazione Oberhaus della funivia che conduce sul First. Dopo lo smantellamento definitivo dell'impianto nel 1934, singoli cavi di trazione e di sostegno vennero impiegati dagli alpighiani per cintare i loro pascoli e le vecchie mura della stazione in inverno offrono agli stambecchi un rifugio al riparo dai venti. Assieme alla riproduzione di una cabina che si trova presso l'albergo Wetterhorn, sono queste le ultime testimonianze di un ardito progetto che in quattro sezioni avrebbe dovuto permettere alla funivia di giungere in vetta al Wetterhorn (3701 m).

The Wetterhorn cableway—the first in Switzerland (1907–1914)

The visitor to Grindelwald who looks over towards the Wetterhorn can still see with the naked eye the remains of greyish-white walls at a height of 1677 metres near the Upper Glacier—the old building of the Enge cableway station. In October 1907 the two cabins, each accommodating 110 persons, were ready for the first brake tests on cables that overcame a difference in altitude of 420 metres. The Feldmann patent on which this installation was based proved its qualities from the first, and 9748 journeys were made from the opening date in July 1908 till service was discontinued after the outbreak of war in 1914. "Passengers praised particularly the comfort of a trip that was like travelling in a balloon, as the cableway had no intermediate pylons"—this was the verdict of numerous visitors from all over the world. Sound building was then the order of the day, and the 18½-tonne counterweight in the Wetterhorn valley station is today being used for the same purpose in Oberhaus Station on the First cableway. When the plant was finally dismantled in 1934 the single strands of the suspension and traction cables were used by the mountain farmers for making fences. The old walls now serve the ibex as a shelter from the winter winds. These walls and a reconstructed model of a cabin on view near the Wetterhorn Hotel are the only remains of a daring cableway project which was to have carried passengers in four sections to the summit of the Wetterhorn (3701 metres).

Mit dem Herbstbillett in die Höhe

Wandern wird besonders zur Herbstzeit grossgeschrieben, wenn die Wälder in den buntesten Farben leuchten und die Fernsicht meist gut ist. Bahn, Postauto und Bergbahn sind Zubringer zu den Ausgangspunkten von Wanderungen. Einige dieser Transportmittel offerieren in der Herbstzeit spezielle Vergünstigungen. Es würde zu weit führen, sie alle aufzuzählen. Unsere Zusammenstellung, die aufgrund einer Umfrage bei den regionalen Verkehrsvereinen zustande kam, gibt denn auch nur einen kleinen Überblick über das vielfältige Schweiz-Angebot. Weitere Programme herbstlicher «Höhenfahrten» sind bei den verschiedenen Verkehrsvereinen, aber auch an SBB-Stationen und bei der Schweizer Reisepost zu erfahren.

Im Genferseegebiet zum Beispiel sind die Herbstangebote recht zahlreich. Zur Auswahl stehen Exkursionsbillette Aigle–Leysin/Feydey retour mit einer Fahrt auf den 2200 m hohen Gipfel der Berneuse. Gefahren wird bis zum 19. September, bei schönem Wetter noch länger. Preisgünstige Exkursionsbillette offeriert auch die Schmalspurbahn Nyon–St-Cergue–Morez von verschiedenen SBB-Stationen sowie Wochenendbillette von Nyon aus. Am Bahnhof in Nyon wird ein Wanderprospekt mit Routenbeschrieb und Karten-skizze abgegeben. Die Montreux–Oberland-Bahn (MOB) präsentiert vom 11. bis 26. September unter dem Motto «Quinzaine d'automne» eine Fahrt von Montreux nach Lenk (Fr. 9.– für Erwachsene und Fr. 5.– für Kinder), ebenfalls für den neuen Panorama-Express gültig, sowie von Montreux auf die Rochers-de-Naye (Fr. 12.–). Rundfahrtbillette, kombiniert mit einer Wanderung, werden bis Ende Oktober von Montreux nach Sonloup (zurück

ab Chamby), auf die Rochers-de-Naye sowie nach Jaman (beide zurück ab Les Cases) offered. «Volksreisetage» führt die Schmalspurbahn von Vevey aus vom 27. September bis 19. Oktober zur Aussichtsterrasse Les Pléades im Programm (Erwachsene Fr. 5.–, Kinder Fr. 3.50).

Von Fribourg aus ist es möglich, von den Rundfahrtbilletten ins Schwarzegebiet Gebrauch zu machen. Auch in diesem Fall sind Wanderungen eingeplant, so zum Beispiel nach Charmey, La Roche, Le Brand-Montsolfo und auf den Jaunpass. 2 Tage gültig ist das «Billet de Weekend» nach verschiedenen Ausflugszielen im Freiburgerland.

Im Wallis kann der Wanderer mit der Postauto-Wochenkarte der Region Sion die Seitentäler links und rechts der Rhone kennenlernen. Erwachsene Fr. 40.–, Kinder Fr. 20.–. Exkursionsbillette mit 20% Ermässigung ermöglichen bis zum 30. November die Fahrt von Sion, Sierre und Ardon aus zu zahlreichen Touristenstationen. Besonders günstig sind die 3-tägigen Schnupperferien (Sonntag bis Dienstag) auf der Riederalp mit unter anderem einer Sonnenaufgangsfahrt auf den Bettmergrat.

Das Berner Oberland bietet Herbstausflüglern eine Fülle von Spezialfahrkarten an. «Schweben Sie mit uns über das Nebelmeer», propagiert die Schilthornbahn. Frühaufsteher sparen bis Ende Oktober ganze 5 Franken mit einem «Early morning ticket», das bis 9 Uhr gültig ist. Vom 13. Oktober bis Saisonschluss kommt der «Schweizer-Wochen-Fahrpreis» zur Anwendung. Ab Stechelberg kostet die Reise aufs Schilthorn 37 Franken, eine Rundfahrt ab Interlaken via Lauterbrunnen–Mürren–Schilthorn Piz Gloria–Stechelberg Fr. 44.20. Die Luftseilbahn Erlenbach–Stockhorn präsentiert bis zum 26. Oktober günstige Fahrpreise mit einem Frühstücksgutschein. Herbstbillette werden vom 22. September bis