

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Preface**

Zeitschrift: **Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde**

Band (Jahr): **70 (2008)**

Heft 3

PDF erstellt am: **25.09.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



# Von Morgan bis Bond – Schilthornbahn 1959–1969

---

Daniel Bernet

Der Bau der Schilthornbahn<sup>1</sup> 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.