

Internationales Inferno-Rennen Mürren



Stürze gibt es immer wieder – hier im «Kanonenrohr», 2008
© Inferno-Rennen/Bruno Petroni

Das Inferno-Skirennen wurde erstmals am 29. Januar 1928 durchgeführt und ist damit eines der ältesten heute noch durchgeführten Skirennen und das grösste Amateurrennen der Welt. Bis 1965 stiegen die Teilnehmer am Vorabend ab der Bergstation Allmendhubel (1907 Meter über Meer) zum Skihaus des Skiclub Mürren (2432 Meter) im Engetal auf, um dann am nächsten Morgen den Weg zum Schilthorn unter die Latten und Felle zu nehmen. Seit 1968 führt die Bergbahn bis zum Schilthorn Gipfel. Heute ist die Teilnehmerzahl auf 1850 beschränkt, und jedes Jahr müssen einige hundert Startwillige abgewiesen werden. Die abwechslungsreiche Topographie macht den Reiz der heute 14,9 Kilometer langen und 2170 Höhenmeter überwindenden Rennstrecke aus, die – bis auf wenige Ausnahmen – auch ausserhalb des Rennens befahren werden kann. Die Durchführung des Rennens lag lange Zeit in den Händen der beiden Skiclubs Mürren und Lauterbrunnen, heute organisiert der 1999 gegründete Verein Internationale Inferno-Skirennen Mürren die Anlässe der Inferno-Woche, unterstützt von zwei- bis dreihundert ehrenamtlichen Funktionären mehrheitlich aus den Reihen der lokalen Skiclubs.

Das Inferno-Skirennen Mürren ist von grosser Bedeutung für die Region Lauterbrunnen und insbesondere für das Dorf Mürren und trägt viel zur weltweiten Bekanntheit Mürrrens bei. Dabei hat es über all die Jahre seines Bestehens seinen Wesenskern bewahrt und ist ein beliebt-berühmtes Volksskirennen geblieben. In der Skisportgeschichte ist das Inferno-Skirennen ein zentrales Ereignis – für die Region ist es eine sehr lebendige Tradition.

Verbreitung BE (Mürren: Gemeinde Lauterbrunnen)

Bereiche Gesellschaftliche Praktiken
Mündlich überlieferte Traditionen

Version März 2024

Autorin Katrin Rieder (Jörg Weidmann)

Lebendige Traditionen
traditions vivantes
tradizioni viventi
tradiziuns vivas



Die Liste der lebendigen Traditionen in der Schweiz sensibilisiert für kulturelle Praktiken und deren Vermittlung. Ihre Grundlage ist das UNESCO-Übereinkommen zur Bewahrung des immateriellen Kulturerbes. Die Liste wird in Zusammenarbeit und mit Unterstützung der kantonalen Kulturstellen erstellt und geführt.

Ein Projekt von:



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement des Innern EDI
Bundesamt für Kultur BAK

Das Inferno-Skirennen wurde erstmals am 29. Januar 1928 durchgeführt und ist damit eines der ältesten heute noch durchgeführten Skirennen und das grösste Amateurrennen der Welt. Die Webseite des Inferno-Rennens verschafft einen Einblick in das umfassende Bildarchiv mit Fotos und Videos zu den Rennen der letzten Jahrzehnte und sie gibt einen Abriss über die Geschichte dieses Sportanlasses – nicht zuletzt ist dies Ausdruck vom Stolz auf die lange Tradition und die erstaunliche Geschichte des Infernorennens in Mürren.

Entstehung und Entwicklung

Die Idee zum Rennen kam von fünf jungen Briten aus, die regelmässig im Palace Hotel in Mürren abstiegen und alle Mitglieder des 1924 von Sir Arnold Lunn gegründeten Kandahar Skiclubs waren. Das Rennen sollte das Club-Programm bereichern, ein Rennen mit Cross-Country-Charakter vom Schilthorn hinunter zur Talstation der Seilbahn Lauterbrunnen-Grütschalp führen – eine Strecke, die noch niemand vorher als Rennstrecke getestet hatte. Während die zwei Wochen darauf stattfindenden 2. Olympischen Winterspiele in St. Moritz keine Frauen zulassen und für die Skirennen keine Briten angemeldet waren, wollten sich die anwesenden Kandahar Skiclub Mitglieder auf das für den Folgemonat geplante erstmalige Arlberg Kandahar Rennen in St. Anton vorbereiten, wo dann auch separate Frauenrennen stattfanden. 2023 feierte der «Ladies Ski Club», der älteste alpine Frauenskiclub der Welt, sein 100jähriges Jubiläum.

Am frühen Morgen des 29. Januar 1928 stiegen die 17 britischen Teilnehmenden des ersten Rennens, dreizehn Männer und vier Frauen, von Mürren hinauf zum 2970 m hohen Schilthorn. Mit der 1912 eröffneten Allmendhubelbahn konnten die ersten Höhenmeter überwunden werden, anschliessend schnallten die Teilnehmenden Felle auf ihre Skier und nahmen den mehrstündigen Aufstieg bis zum Startplatz auf dem Gipfel in Angriff. Zwei Dorfbewohner, Feuz und Amacher, begleiteten die Gruppe, um den Rennfahrern bei Unfällen zu helfen oder bei Bedarf einen Ersatz-Skistock zu reichen.

Auf das Kommando eines beteiligten Wettkämpfers startete das Rennen: rund 14 Kilometer Weg und 2100 Höhenmeter bis hinunter nach Lauterbrunnen. Nicht alle hatten es bis auf den Gipfel gewagt, der als unzugänglich galt – sie warteten weiter unten und stiegen in das Rennen ein, als die sechs auf dem Gipfel Gestarteten an ihnen vorbeigefahren waren. Präparierte Pisten gab es keine, auch war die Routenwahl allen freigestellt. Welchen Weg die Teilnehmenden auch immer wählten, die Strecke enthielt einige Gegensteigungen sowie einen Langlauf entlang der Mürrenbahn von Winteregg bis

Grütschalp, bevor es dann durch den steilen Waldabhang hinunter ins Lauterbrunnental ging.

Die Zielmannschaft bestand aus einem Wettkämpfer, der infolge eines verstauchten Fusses nicht am Rennen teilnehmen konnte. Tags zuvor hatte er seine Uhr mit der von Sir Arnolds synchronisiert, der ihm bei seiner Ankunft in Lauterbrunnen – als Sechster – die Startzeit bekannt gab, woraus dann die Laufzeiten errechnet wurden. Sieger war Harold Mitchell, der die infernalische Strecke in 1 Stunde und 12 Minuten meisterte, wohingegen die letzte Teilnehmerin erst nach 2 Stunden und 35 Minuten am Ziel eintraf. Doreen Elliott, die schnellste der vier beteiligten Damen, klassierte sich als Vierte. Sie hatte beinahe 10 Minuten verloren, weil sie zurückstieg, um einem verunfallten Fahrer zu helfen.

Die Teilnehmer nannten das Rennen «infernal», teuflisch, und der Name für das Skirennen – damals offen nur für Mitglieder des Kandahar Ski Clubs – war gefunden.

Mürren war Austragungsort zahlreicher Skiwettkämpfe. So massen sich im folgenden Winter am 7./8. Januar 1929 die Teams des Schweizerischen Akademischen Ski-Club SAS und des British University Ski-Club BUSC beim 6. Rennen England-Schweiz am Allmendhubel (Slalom) und am Schiltgrat (Abfahrt mit Ziel im Wintertal). Einen Monat später (8.–10. Februar 1929) fanden die 5. Internationalen Universitäts-Skirennen in den Disziplinen Abfahrt, Slalom, Lang- und Sprunglauf statt.

Das 2. Infernorennen wurde zwei Wochen später als im Vorjahr, Mitte Februar 1929, durchgeführt. Von den zehn Teilnehmern waren nur zwei der letztjährigen dabei, auch beteiligten sich diesmal keine Frauen. Das Wetter wie auch die Schneebedingungen waren besser als im Vorjahr. Neu war auch eine gesetzte Startzeit um 12 Uhr mittags für den Massenstart, der offenbar eher chaotisch war, und es drohten Zusammenstösse. Auch der Zieleinlauf war sehr unorganisiert: Als der Sieger Jimmy Riddell nach seiner wilden Fahrt mit mutiger Streckenwahl bereits nach 45 Minuten im Ziel eintraf, sasssen die Zeitmesser noch im Gasthof beim Bier – sie hatten den Schnellsten erst eine halbe Stunde später erwartet. 1957 hielt James Riddell in seinem Buch «The Ski Runs of Switzerland» Rückblick:

«Wer damals am Inferno teilnehmen wollte, musste lange vor jeder anständigen Alpenkrähe aufstehen und mit Skiern, Rucksack, Essen und Kleidern – und allem Drum und Dran – etwa fünf Stunden aufsteigen, bevor jemand daran denken konnte, das Abfahrtszeichen «Drei, Zwei, Eins, los» zu geben. Es gab keine Einschränkungen, keine Tore, die einen den Gebirgskamm

hinunterschleusten. Es gab keine Piste – nur die Spuren, die wir beim Aufstieg hinterlassen hatten. Keine hohe Traverse gab es über dem Engetal (das wir in jenen Tagen Happy Valley nannten). Man konnte vom Schilthorn Gipfel aus jeden beliebigen Weg nach Lauterbrunnen einschlagen – sogar gewisse Routen, die zu Recht als lawinengefährlich hätten bezeichnet werden können wie das Kanonenrohr und die ganze Abfahrt danach. Wir hatten auch keine Windjacken oder warme moderne Kleidung, sondern nur wollene Pullover. Von Grütsch nach Lauterbrunnen gab es nichts Strassen-ähnliches: nur Wald – dichten Wald – und einen schmalen, steilen, gewundenen Sommerpfad, der einen möglichen Weg nach unten wies.»

Auch das Rennen von 1930 war eine reine Angelegenheit der Skipioniere aus Grossbritannien und des Kandahar Skiclubs – erst nach dem Unterbruch von 5 Jahren, als die Organisation vom 1912 gegründeten Ski-Club Mürren an die Hand genommen wurde, wurde ab 1936 das Inferno-Rennen für alle geöffnet und erreichte so seinen internationalen Charakter. Zudem sollte das Rennen ungeachtet der Schnee- und Wetterverhältnisse alljährlich durchgeführt werden, mit einem Start so weit oben und dem Ziel so weit unten als möglich. Nach einem erneuten, durch den Zweiten Weltkrieg bedingten Unterbruch wurde das «Teufelsrennen» nun alljährlich ausgetragen, es traten nun knapp drei Dutzend Teilnehmenden gegeneinander an. Vom ursprünglichen Massenstart war man inzwischen zum modischeren Einzelstart übergegangen und die Teilnehmer rekrutierten sich nebst den einheimischen Skifahrern vor allem aus Militärmannschaften Englands, Frankreichs, Italiens, den USA. Die steigende Zahl internationaler Skisport-Veranstaltungen bewirkte eine vorübergehende Abnahme der Popularität, die Teilnehmerzahlen schwankten zwischen 9 und 34, bis 1952 ein neuer Rekord mit 55 Fahrern gefeiert werden konnte. Weil die Teilnehmenden zunehmend gefährliche Strecken durch Lawinhänge auswählten, musste in dieser Zeit auf der Höhenlücke das erste Kontrolltor erstellt werden.

Eine Herausforderung war die Anpassung des Reglements an die Schweizerische Wettkampfordnung S.W.O. des Schweizerischen Skiverbands SSV. Weil diese in Abfahrtsrennen keine Gegensteigungen erlaubte, wurde das Inferno-Rennen als Langlauf mit Minutenstart ausgeschrieben.

Mit diesem Kompromiss konnte auch das Auswechseln von gebrochenen Ski und Stöcken sowie das Stockreiten als Bremsmittel erlaubt werden. Allerdings musste beides später verboten werden, wie die Chronik festhält: «Als aber im Jahre 1954 der König der Stockreiter, der Alpinsoldat Giovanni Marciandi die ganze Strecke vom

Schilthorn bis Lauterbrunnen, virtuos, stockreitend bewältigte und auch das Rennen gewann, wurde dieses Bremsmittel verboten. Auch das Auswechseln der Ski musste verboten werden, hatte doch ein ganz Schlauer seine Abfahrtski unterwegs gegen kürzere und frisch gewachste Ski ausgetauscht, was auf dem Teilstück Grütschalp-Lauterbrunnen sicher von Vorteil war. Forthin durften nur gebrochene Ski als auch sonstiges, defektes Material ausgewechselt werden.»

1969 schrieb Sir Arnold Lunn – der gemeinhin als Begründer des alpinen Skirennsports gilt und Mitinitiator sowohl des Inferno-Skirennens in Mürren als auch des Arlberg Kandahar-Rennens war – in seinem Buch «The Kandahar-Story»: «The Inferno remains today the only important Alpine race which is a real test of Alpine Skiing, for though there is usually a piste [ski trail] down to Mürren, the rest of the race down to Lauterbrunnen is almost always run on natural snow.» (Das Inferno besteht heute noch als einziges alpines Rennen, welches einen wirklichen Test für alpines Skifahren darstellt, denn obwohl gewöhnlicherweise eine Piste vom Schilthorn nach Mürren führt, wird der Rest des Rennens bis nach Lauterbrunnen fast immer auf natürlichem, unbearbeitetem Schnee gefahren).

Modernisierung

Bis 1965 stiegen die Teilnehmer am Vorabend ab der Bergstation Allmendhubel (1907 Meter über Meer) zum Skihaus des Skiclub Mürren (2432 Meter über Meer) im Engetal auf, um dann am nächsten Morgen den Weg zum Schilthorn hochzusteigen.

Als die Schilthornbahn – damals als längste und modernste Luftseilbahn der Welt – 1965 bis aufs Birg (2676 m) und 1967 bis auf den Gipfel (2970 m) führte, gab es noch keine Steigerung der Anmeldungen, vielmehr befürchteten viele das Aus für das Inferno-Rennen. Da nun aber auch Ortsunkundige leicht per Luftseilbahn an den Start kamen und sie die Strecke auch in kurzer Zeit und ohne allzu grosse Anstrengung rekonoszieren konnten, verhalf dies dem Rennen zu einem unerwarteten Aufschwung.

1972 beschlossen die Verantwortlichen von Ski Club, Tourismus und Bahnen, auf Vorschlag des damaligen Murrener Verkehrsdirektors und langjährigen Mitglieds der Schweizer Skinationalmannschaft, Kurt Huggler, die 64-jährige Arlberg-Kandahar-Tradition zu beenden, die Welt-Cup Rennen abzugeben und an dessen Stelle das Inferno-Rennen als internationales und für alle offenes Volksabfahrtsrennen zu fördern. Zudem wurde die Vergabe von Diplomen und Inferno-Abzeichen eingeführt. Dass das Schweizer Fernsehen sich für einen Be-

richt angemeldet hatte, aufgrund der unsicheren Wetterverhältnisse allerdings keine schönen Bilder vom Rennen zu erwarten waren, führte dazu, dass ein zusätzlicher Anlass ins Leben gerufen wurde: der Inferno-Umzug mit der anschliessenden Teufelsverbrennung.

Die Beliebtheit des Infernorennens steigerte sich mit der ab 1975 ausgeschriebenen Teamwertung «Sir Arnold Lunn Cup» zusätzlich. Bei diesem zählen nur die besten vier Einzelzeiten der Mannschaftsmitglieder für die Wertung. Die Teilnehmerzahlen stiegen von 100 (1970) auf 300 (1975) und mussten dann im Jahr 1980 auf 1450 limitiert werden. 1998 konnte die maximale Teilnehmerzahl auf 1850 erhöht werden, 1984 wurde eine separate Damenkategorie eingeführt. Seit 2020 wird in der Startliste ein Damenblock geführt, in welchem die besten 30 Damen der letzten drei Austragungen mit den Startnummern 201–230 im 12 Sekunden-Intervall direkt gegeneinander antreten.

Das Reglement blieb über die Jahre mehrheitlich unverändert, die Routenwahl war weitgehend freigestellt, die Strecke nur teilweise präpariert und lediglich mit 3 Kontrolltoren versehen. Der technische Fortschritt ermöglichte ab den 1970er-Jahre die ganze Strecke maschinell zu präparieren, aus Sicherheitsgründen wurde die Linienführung mittels zusätzlichen Kontrolltoren vermehrt vorgegeben und das Helmobligatorium eingeführt. Über die Jahre hinweg wurde laufend auch die Zeitmessung modernisiert. Bis 1993, als erstmals eine elektronische Auswertung zum Einsatz kam, mussten die Laufzeiten jeweils anhand von fixen Startzeiten und der Zielzeit von Hand errechnet werden. 1996 wurde der Einzelstart mit einem Intervall von 12 Sekunden eingeführt, während es zuvor Doppelstarts gab, d.h. jeweils zwei Fahrer hatten gleichzeitig das Starthaus verlassen.

Infernorennen heute

Bei den 75. Internationalen Inferno-Rennen im 2018 wurde der Sir Arnold Lunn Cup am Freitag als separates Teamrennen auf einem Teilstück der Abfahrt ausgetragen. Eine Mannschaft bestand aus vier Fahrern oder Fahrerinnen, welche alle gleichzeitig starten. Die einzelnen Laufzeiten wurden für die Wertung zusammengezählt.

Anlässlich des Jubiläums wurde auch der «Teufelsclub» gegründet: Dieser nimmt maximal 666 Mitglieder auf, die in den Genuss besonderer Vorzüge wie einem Sommertreffen, Geschenk, Parkplatz, Teufels-Apéro etc. kommen.

Die Teilnehmerzahl für die Abfahrt ist auf 1850 Personen und für die Kombination auf 500 beschränkt. Alle

Läuferinnen und Läufer, die bei den letzten drei Austragungen eine Inferno-Auszeichnung erreicht haben, erhalten einen Startplatz. Alle anderen werden nach dem Anmeldeschluss vom 15. September ausgelost. Jedes Jahr müssen mehrere hundert Startwillige abgewiesen werden. Für die Austragung 2024 werden die Startplätze für die Auslosung neu nicht mehr pro Team, sondern pro angemeldeter Person ausgelost.

Die abwechslungsreiche Topographie macht den Reiz der heute 14,9 Kilometer langen und 2170 Höhenmeter überwindenden Rennstrecke aus, die auch ausserhalb des Rennens bis auf wenige Ausnahmen befahren werden kann. Der Start liegt unterhalb des Kleinen Schilthorns, durchs Engetal geht es zur Schilthornhütte. Es folgt ein langgezogenes S bis unterhalb der Mutterlehoren, dann muss das Kanonenrohr bewältigt werden, nach einem weiteren Doppel-S und einer scharfen Rechtskurve wird bei einem Aufstieg im Wald der Maulerhubel-Sessellift unterquert. Mit einer leichten Abfahrt geht es anschliessend nach Winteregg und über die Wintereggbrücke zum Forstweg Richtung Lauterbrunnen. Gute Skifahrer benötigen ca. 20 Minuten für diese Abfahrt, während die Sieger im Rennen dies in weniger als 15 Minuten schaffen.

Seit 2010 erfolgt die Zeitmessung voll elektronisch mit einem Chip, der an jeder Startnummer befestigt ist. So können seit 2011 auf der Strecke zwei Zwischenzeiten gemessen werden. Aus Gründen der Sicherheit wird heute ein Grossteil der Strecke mechanisch präpariert – das Rennen wurde damit allerdings nicht leichter, zumal die durchwegs höhere Geschwindigkeit enorme Ansprüche an Technik, Kondition und Konzentration stellt. Durch die grosse Unterstützung der Schilthornbahn AG mit der Pistenpräparierung und technischer Beschneidung werden die Rahmenbedingungen bis zum letzten Fahrer immer besser und sicherer. Die Sicherheitsvorkehrungen am Streckenrand werden laufend den neusten Erkenntnissen und im Rahmen der Möglichkeiten angepasst. Die gut eingespielte Rettungsorganisation mit den jederzeit verfügbaren Helikoptern von Air-Glacier bietet die notwendige Sicherheit für das Volksskirennen.

Mittlerweile wird in Mürren eine ganze Woche im Januar als «Internationale Inferno-Skiwoche» beworben, zumal 1985 das Inferno-Rennen mit der Inferno-Super-Kombination ergänzt wurde, für welche am Mittwoch ein Langlauf, am Donnerstag ein Riesenslalom und am Samstag die Abfahrt bestritten werden. Der Riesenslalom wurde in den ersten Jahren als sogenannter «Risorgimento» oder «Unseen Slalom» durchgeführt, d.h. der Lauf durfte vorgängig nicht besichtigt werden. Aus Sicherheitsgründen wechselte man dann aber nach wenigen Jahren auf einen Lauf mit Besichtigung von der Berg-

zur Talstation der Wintereggbahn. Für Mürren ist die «Inferno-Woche» der wichtigste Anlass in der Wintersaison, ideal terminiert in einer Zeit, wo die Logiernächte ansonsten nicht sehr hoch wären.

Der 1972 eingeführte Teufelsumzug mit anschliessender Teufelsverbrennung am Abend vor dem Rennen findet seither alljährlich statt. Heute werden nach dem Umzug die Diamantauszeichnungen an die berechtigten Fahrerinnen und Fahrer abgegeben, eine Auszeichnung für die Teilnahme an mindestens 12 Rennen mit einer erzielten Punktzahl von mindestens 20 Punkten (Gold: 9 Punkte, Silber: 3 und Bronze: 1). Es gibt etliche Teams und Fahrer, die schon seit über 20 Jahren am Rennen dabei sind. Der inzwischen verstorbene Franz Sonderegger aus Mürren hat 54 Abfahrten beendet und Albert Feuz, ebenfalls aus Mürren, deren 50. Zudem konnten schon etliche Teilnehmende mit 24 Rangierungen den Doppel-Diamanten entgegennehmen und es werden auch vermehrt Dreifach-Diamanten für 36 Rangierungen abgegeben. Diese Zahl wird in den kommenden Jahren stetig ansteigen, da das Inferno-Rennen für viele Teilnehmer ein fester Bestandteil im Winterkalender ist. Es sind viele Freundschaften unter den Fahrern entstanden, die während der Inferno-Woche intensiv gepflegt werden. Viele Teams sind auch bestrebt, immer wieder Nachwuchs in ihrer Mannschaft aufzunehmen und in die Inferno-Rennen einzuführen.

Das Inferno-Fest am Freitag und Samstag ist heute nicht mehr wegzudenken. Lanciert wurde es 1993 in der Mehrzweckhalle des Sportzentrums Mürren zum 50. Inferno-Rennen, das neu am Samstag und erstmals mit einer elektronischen Auswertung stattfand. Diese machte die Preisverteilung noch am gleichen Abend möglich. Anlässlich des 60. Inferno-Rennens im 2003 fand der Kombinationslanglauf erstmals als Nachtlanglauf mit 3 Runden um das Dorf Mürren statt. Zuerst als einmalige Aktion gedacht wurde dieser Anlass so beibehalten und es herrscht jeweils bereits am Mittwoch im Dorf eine gute und ausgelassene Stimmung unter den Teilnehmenden und dem Publikum.

Die Durchführung des Rennens lag lange Zeit in den Händen der beiden Skiclubs Mürren und Lauterbrunnen, heute organisiert der 1999 gegründete Verein Internationale Inferno-Skirennen Mürren die Anlässe der Inferno-Woche, unterstützt von ehrenamtlichen Funktionären mehrheitlich aus den Reihen der lokalen Skiclubs. Inzwischen beginnen die Vorbereitungsarbeiten an den Rennstrecken bis zu zwei Wochen vor den Anlässen und dauern auch während der Inferno-Woche an. Auch die Vorbereitungsarbeiten für den Festbetrieb nehmen mehrere Tage in Anspruch. Zudem ist das Sekretariat ganzjährig besetzt. Es stehen rund 300 freiwillige Helfer

mit rund 500 bis 600 Einsätzen während der ganzen Inferno-Woche im Einsatz, einige nehmen sogar Ferien und helfen die ganze Woche lang mit. Unter den Helfern aus nah und fern besteht ein grosser Zusammenhalt – auch viele Mürren-Kinder sind früh vom «Inferno-Fieber» befallen und wachsen in die «Inferno-Familie» hinein.

Der Klimawandel wird die Verantwortlichen in Zukunft vor grosse Herausforderungen stellen: Nach 2013 führte das Inferno-Rennen zum letzten Mal 2019 bis nach Lauterbrunnen. 2023 fand zum ersten Mal überhaupt das Langlauf-Rennen aufgrund ungenügender Schneemenge im Dorf auf dem Allmendhubel statt.

Das Projekt «Schilthornbahn 20XX» – die Erneuerung der Vier-Sektionen-Luftseilbahn bis auf das Schilthorn – wird in Etappen bis 2026 die Verantwortlichen des Inferno-Rennens zusätzlich beschäftigen. So wird voraussichtlich der Start 2025 nach unten versetzt, weil dann das Schilthorn vorübergehend nicht mehr per Bahn erreichbar sein wird.

Weiterführende Informationen

Andrew Morgan: The Inferno Story. The 80 Year History of a Great Alpine Ski Race. London, 2009

E. A. Sautter, Fritz Stäger, Kurt Huggler: [Das Inferno-Rennen 1928–1993](#)

James Riddel: The Ski Runs of Switzerland. London, 1957

Kurt Huggler: [Kurzgeschichte](#)

[Inferno Rennen Mürren](#)

Kontakt

[Internationales Inferno-Rennen](#)