

Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 39 (1963-1964)
Heft: 11

Artikel: Der Kopf im Schweizer Spiegel. Willi Habegger : der Schöpfer des Télécanapé
Autor: Wunderli, Harry
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1073839>

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](#)

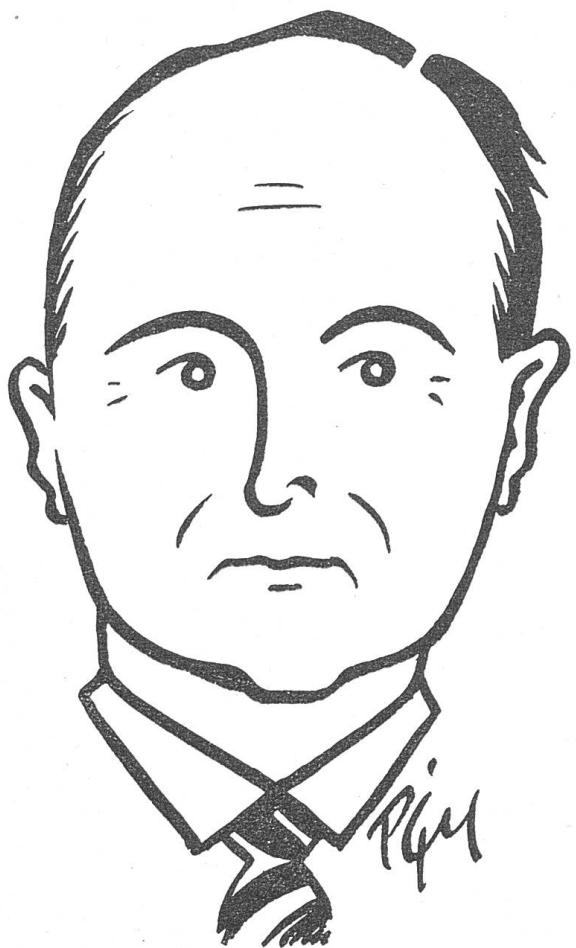
Download PDF: 18.01.2026

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

der

KOPF

im
Schweizer
Spiegel



WILLI HABEGGER
— der
Schöpfer des Télécanapé

Ich, Harry Wunderli, Versicherungsinspektor mit sieben Kindern und leidenschaftlicher Café-Hocker, möchte Ihnen diesmal Neues von einem alten Bekannten berichten. Manche werden sich noch an den Artikel «Aufstieg mit Luftseilbahnen – Vom Mechaniker zum Unternehmer» vom Juli 1960 erinnern.

Also, dieser Willi Habegger scheint ein Mordskerl von einem energischen Unternehmer zu sein. Schon seine Schlosserlehrstelle hat er, dessen Vater ein Heimetli besaß, selber ausgesucht. 25jährig begann er 1943 mit einem Einmann-Betrieb in einem Schopf am Stadtrand von Thun. 1947 hatte er dann mit einer neuartigen Bandsäge zum Zerschneiden von Metall großen Erfolg an der Mustermesse. Er baute sie noch einmal ganz neu – besser – und bekam die Firma Bührle als Referenz. Habeggars Glanzstücke sind die 20-Tonnen-Schwerlastbahn der Maggia-Kraftwerke im Val Bavona und die Piz-Nair-Bahn. Für den letztgenannten Auftrag hatte er seine Kreditfähigkeit durch Versicherungen erhöht, denen er seine ganze Liegenschaft verpachtete. In die Zürisee-Gondelbahn steckte er selber mehr als 1 Million. Oft ist der Boden viel weniger fest, als Experten geglaubt hatten. «Seilbahnbau ist Glückssache», sagt Habegger.

Diesen dynamischen Mann hatte ich mehrmals im Thuner Café «Mercantil» eifrig mit Geschäftsfreunden diskutieren sehen. Er war nun noch bekannter: als Schöpfer des Télécanapé und des Monorail. Gesamtkosten mit Betrieb 10 Millionen. Wie ich von Expo-Leuten hörte, hatten mehrere Großfirmen Projekte eingegeben. Für beide Aufgaben – Verbindung von der Gare Expo hinunter zum Weg der Schweiz, Bahn durch die ganze eigentliche Expo-Ebene – hatte Habegger die originellsten Einfälle. Für ihn war das eines jener Unternehmer-Abenteuer, deren Nervenkitzel er liebt.

Nun kamen wir einmal ins Gespräch. Bereits 1959 auf der Rückfahrt von der ersten Besprechung mit der Expo studierten Habegger, sein Oberingenieur Bruno Hirzel und Konstruktionschef Ernst Lauber an einer endlosen Reihe fahrender Gartenbänke herum. Dann erfanden sie den rotierenden Bahnhof von 30 Meter Durchmesser. An einem strahlenden Frühlingsmorgen konnte 1961 die Versuchsanlage Architekten, Verkehrsplanern, Finanzleuten und Politikern der Expo vorgeführt werden. Kosten rund 350 000 Franken. Dafür trug Habegger das Risiko für den Fall der Ablehnung des Projektes! Modelle

in kleinem Maßstab wurden angefertigt durch den Chefkonstrukteur und seinen Vater, einen pensionierten Lehrer und Bastler. Großartig die elektronische Steuerung: die einzelnen Canapé-Züge können unbemannt in den Bahnhöfen langsamer fahren, ohne daß es zu Zusammenstößen kommt. Dies empfiehlt Habegger auch für neue städtische Verkehrsmittel.

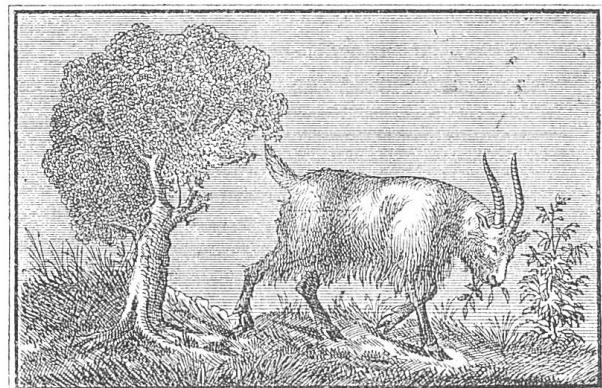
Für das Expo-Bähnli selber dachte Habegger zuerst an einen Schifflibach, dann an die Einschienenbahn. Neu ist, daß diese an den Enden und zwischen den 15 Viersitzer-Wägeli auf der Schiene rollt und der Antrieb mit 14 Motoren auf die Gelenkstellen verteilt ist. So wird das ganze Gewicht für das «Kleben» der Antriebsräder an den Schienen benutzt, was Steigungen bis zu 10 Prozent ermöglicht. Mehrmals mußten Linienführung und Gesamtkonzeption geändert werden. Daß zwei Tracés mit Umsteigestation in der Mitte gewählt wurden, bedauert Habegger wie ich.

Drei Wochen vor Expo-Beginn sollte der Monorail fahren. Er stand bockstill. Lausanner vermuteten: »C'est les mouettes». In der Tat sahen wir in der Nacht Tausende von Möwen auf der Schiene ausruhen. Ihr Dreck verschmutzte die 10 000 Isolatoren: großer Stromverlust – mit 105 Mann Tag und Nacht die Stromschiene ummontieren! Bei Kraftwerken spannt man über die technischen Anlagen Drähte, worauf die Möwen mit ihren Schwimmhäuten sich nicht niederlassen. Das wußte Habegger nicht – zoologische Unerfahrenheit – Kosten 100 000.–

Aber auch der Monorail lief rechtzeitig. Allerdings von Menschen weniger perfekt gesteuert als das Télécanapé von der Elektronik. Er rentiert dennoch besser. Am oberen Ende des Télécanapé sollte nach Habegger eine Blumenschau sein. Aber schon hat er den Kopf voll neuer Projekte. Mit Bezug ausländischer Ingenieure entwickelte er eine Stollenbohrmaschine, von der Tunnels ohne Chlapf und wirtschaftlicher gegraben werden. «Wegen der Konjunkturdämpfung sind wir gezwungen, uns von luftiger Seilbahnhöhe in den Boden hinein zu verkriechen.» Die Japaner haben ihm ohne Prototyp einen Millionenauftrag gegeben. Ein größeres Modell mit Schild-Vortrieb empfiehlt Habegger für die Lösung der Zürcher Untergrundbahuprobleme ohne jahrelanges Aufreissen der Straßen.

In Amerika wäre Willi Habegger bereits legendäre Erfolgsfigur. Schweizerische Maßarbeit liegt ihm besser, er konnte bei uns erstaunlich viel von seinen Phantasien verwirklichen.

VEXIERBILD VOM ENDE DES 19. JAHRHUNDERTS



Wo mag sie sein?
