Zeitschrift: Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde
Herausgeber: Bernisches historisches Museum
Band: 70 (2008)
Heft: 3

Artikel: Von Morgan bis Bond : Schilthornbahn 1959-1969
Autor: Bernet, Daniel
Kapitel: 2: Die Bahn
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-247360

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: 06.08.2025

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

Abb. 3 Gipfel aus verwittertem Schiefergestein. Ein schmaler Pfad führte die Wanderer bis zuoberst auf den Aussichtsberg. *Ansichtskarte, Wehrli AG, Kilchberg-Zürich, Nr. 18495; gelaufen am 28.9.1916. – Sammlung Margrit Bodmer-Jenny, Därligen.*

ausbruchs nicht verwirklicht. Als zu teuer hatte sich in den 1930er Jahren bereits das Projekt einer kleinen Luftseilbahn (mit Kabinen für vier Personen) vom Allmendhubel zum Muttlerenhorn erwiesen.[11]

2. Die Bahn

Mitte der 1950er Jahre bestand unter den Mürrener Touristikern ein Konsens in der ausführlich diskutierten Frage der Kurortserneuerung – unter anderem sollte als neue Attraktion eine Luftseilbahn gebaut werden. 1958 wurde ein «Fonds Pro Mürren» gebildet zur «Förderung von Bergbahnprojekten, Sportanlagen, Verschönerung des Dorfbildes durch Verbesserung der Kur- und Weganlagen» und somit zur Ergänzung des Sportzentrums des Schweizerischen Landesverbandes für Leibesübungen (SLL).[12] Im Aufsichtsrat des Fonds sassen neben dem SLL-Präsidenten Robert Zumbühl vermischt die späteren Verfechter zweier verschiedener Luftseilbahnprojekte.[13] Unter mehreren Varianten setzte sich schliesslich das Luftseilbahnprojekt Stechelberg–Gimmelwald–Mürren–Birg–Schilthorn gegen ein Projekt Mürren–Allmendhubel–Engetal durch.

Engetalbahn: Attraktion für Kurgäste

Das Engetalprojekt hätte zwar mit einer zweiten Sektion bis zum Schilthorngipfel verlängert werden können, war in seiner ursprünglichen Variante aber nur eine einfache Verlängerung der Allmendhubelbahn. 1956 hatten die Initianten ein Konzessionsbegehren angemeldet und am 13. Juli 1959 das Konzessionsgesuch eingereicht. Gottlieb «Godi» A. Michel, Direktor des Verkehrsverbands Berner Oberland und Präsident der *Skilift Mürren AG* (Skilift Schiltgrat), führte das Initiativkomitee an und wurde vor allem von Walter von Arx, Direktor der bestehenden Bahnen im Jungfraugebiet, unterstützt.[14] Michel war zur «goldenen Zeit des britischen Skilaufs» Kurdirektor in Mürren gewesen, von 1930 bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkriegs.[15] Die Engetalbahn sollte nun helfen, die Aufenthaltsdauer der Wintergäste in Mürren zu verlängern, indem ein schneesicheres Gebiet für die Vor- und Nachsaison erschlossen würde.[16] In der Presse war die Rede von einer «blossen Skibahn» mit Bergstation in der Nähe der Schilthornhütte des Skiclubs Mürren.[17] An der Finanzierung wollten sich die Jungfraubahnen massgeblich beteiligen.[18] Die Allmendhubel- und die Mürrenbahn standen seit 1945 mit den Berner-Oberland-Bahnen samt der Schynige-Platte-Bahn unter derselben Leitung wie die Wengernalpbahn und die Jungfraubahn, die bereits seit 1932 gemeinsam geführt wurden. Mit der Engetalbahn sollte keine Konkurrenz zu den bestehenden Bahnen geschaffen werden, sondern lediglich eine Attraktion für die Kurgäste, ohne im Übermass Tagesausflügler anzulocken.[19]

Vorgesehen waren Kabinen zu 20 bis 30 Personen und eine Förderleistung von 150 bis 225 Personen pro Stunde. Eine summarische Kostenaufstellung kam auf ein Total der Erstellungskosten von 1 150 000 Franken, die mit Aktienkapital von 770 000 Franken und Fremdkapital von 380 000 Franken gedeckt werden sollten. Die Einnahmeerwartung lag bei 180 000 Franken bei einem geschätzten Betriebsaufwand von 125 000 Franken.[20]

Schilthornbahn: Teures Grossprojekt

Das «grosse Projekt» der Schilthornbahn war laut den Initianten und nach Einschätzung des Gemeinderats von Lauterbrunnen «grosszügig» geplant und erheblich teurer und leistungsfähiger als die Engetalbahn (siehe Tabellen 1 und 2).[21] Die Einnahmeerwartung lag bei 1 300 000 Franken bei einem geschätzten Betriebsaufwand von 815 000 Franken. Die Erstellungskosten von 8,5 Mio. Franken sollten mit einem Grundkapital der Aktiengesellschaft von 6 Mio. Franken und über die Ausgabe von Obligationen oder durch Hypothekaranleihen von 2,5 Mio. Franken gedeckt werden.[22]

«Es sei dem Initiativkomitee die Konzession zu erteilen zu Handen einer zu gründenden Aktiengesellschaft, betitelt Schilthornbahn A.G. mit Sitz in

Mürren, für den Bau und den Betrieb einer Luftseilbahn von Stechelberg als Talstation (900 m ü. M.) über Gimmelwald als Zwischenstation (1400 m ü. M.) nach Mürren mit Station auf dem Alpenruhplatz (1650 m ü. M.) und anschliessend über Mürrenbirg (2670 m ü. M.) auf die Zinne des Schilthorns als Bergstation (2970 m ü. M.); Höhenunterschied ca. 2070 m.»[23] So lautete der Kern des Konzessionsgesuchs, das Ernst Feuz als Präsident des Schilthornkomitees am 3. Oktober 1959 an Bundesrat Giuseppe Lepori richtete. Beigelegt waren unter anderem eine Unterschriftensammlung, eine Statistik der Bettenbesetzung und Logiernächte 1934–1958, eine Beschreibung des Schilthornpanoramas und zwei Mappen voller Zeitungsartikel zum Schilthornprojekt. Mürrens Kurdirektor Erwin A. Sautter charakterisierte zuhanden der Presse die Etappenorte: Die projektierte Luftseilbahn führe von Stechelberg «an der Autostrasse» nach dem «Dörfchen» Gimmelwald, von dort zum «Sommerkurort und Wintersportplatz» Mürren und schliesslich über die «Zwischenstation» Birg auf den «Aussichtsberg» Schilthorn.[24] Als Varianten waren die Linienführungen Mürren–Wasenegg–Schilthorn und Mürren–Grauseeli–Schilthorn studiert worden.[25]

	Schilthornprojekt					Engetalprojekt
	1. Sektion: Stechelberg–Gimmelwald	2. Sektion: Gimmelwald–Mürren	3. Sektion: Mürren–Birg	4. Sektion: Birg–Schilthorn	Total	Allmendhubel–Engetal
Schiefe Länge (m)	920	1130	2740	1760	6550	1960
Horizontale Länge (m)	780	1100	2560	1730	6170	1897
Höhe Talstation (m ü. M.)	920	1390	1630	2645		1923
Höhe Bergstation (m ü. M.)	1390	1630	2645	2965		2448
Höhendifferenz (m)	470	240	1015	320	2045	525
Mittlere Neigung (%)	60	22	40	19	33	28
Grösste Neigung (Vollseil) (%)	90	43	86	60		45
Anzahl Stützen	2	4	4	0	10	4
Zwischenhaltestellen						1
Kabinen	je 2 zu 75 Personen					2 à 20 Pers.
Fahrgeschwindigkeit (m/s)	5	7	8	5		6,5
Förderleistung in einer Richtung (Pers./Std.)	670	700	480	480		160
Antrieb	Ward-Leonard-Gruppe in					
	Berg-	Tal-	Berg-	Tal-Station		Talstation

Tab. 1 Technische Daten des Schilthorn- und des Engetalprojekts 1959. *Quelle: BAR, E8001(C) 1985/199 4 L.21-086, Bericht des EAV an das EPED zu den Luftseilbahnprojekten Allmendhubel–Engetal und Stechelberg–Mürren–Schilthorn, 23.1.1961.*

Hauptverhältnisse	1. Sektion Stechelberg–Gimmelwald	2. Sektion Gimmelwald–Mürren	3. Sektion Mürren–Birg	4. Sektion Birg–Schilthorn
Betriebseröffnung	23.6.1965	23.6.1965	13.3.1965	12.6.1967
Perron Talstation m ü. M.	875	1375	1646	2684
Perron Bergstation m ü. M.	1376	1645	2685	2967
Höhenüberwindung	501 m	270 m	1039 m	283 m
Betriebslänge	1188 m	1198 m	2779 m	1766 m
Grösste Neigung der Bahn	49%	25%	42%	26%
Tragseile pro Fahrbahn	2	2	2	2
Spanngewichtschacht in	Stechelberg	Mürren	Mürren	Birg
Zwischenstützen	1	2	2	1
Grösste Spannweite	1108 m	549 m	1941 m	1738 m
Kabinen	1	1	2	1
Plätze pro Kabine	100	100	80	100
Bruttogewicht pro Kabine	12 200 kg	12 000 kg	10 500 kg	12 300 kg
Zugseile oben	2	2	2	1
Zugseile unten	1	1	2	1
Fahrgeschwindigkeit	8 m/s	8 m/s	10 m/s	10 m/s
Reine Fahrzeit	4½ min	4½ min	7½ min	4½ min
Antrieb in	Mürren	Mürren	Mürren	Birg
Mittlere Motorleistung	460 kW	460 kW	420 kW	330 kW
Grösste Motorleistung	750 kW	750 kW	720 kW	500 kW
Richtung pro Stunde	520 Pers.	520 Pers.	550 Pers.	550 Pers.

Tab. 2 Technische Daten der vier Sektionen der Schilthornbahn. *Quelle: Eggenberg, Paul: Die Schilthornbahn, ein Pionierwerk unserer Zeit. In: Graf, Christian (Hrsg.): Geschichte der Talschaft Lauterbrunnen. Bd. 3: Neuzeit II. 1798 bis um 1980, Lauterbrunnen 1989, 88.*

In Stechelberg musste zum Schutz vor Lawinen die vorgesehene Talstation samt Parkplatz und Strassenverbindung von Rütti nach Längwald – etwa einen Kilometer nach Norden – zum Schulhaus verschoben werden. Dies führte auch zu einer leichten Verschiebung der Station Gimmelwald und insgesamt der Linienführung Stechelberg–Gimmelwald–Mürren. Die beiden Sektionen standen nun in spitzem Winkel zueinander. Da die beiden Schenkel fast die gleiche Länge aufwiesen, berichtete Von-Roll-Ingenieur Paul Zuberbühler, «kamen wir zu einer für die Schweiz neuartigen Konzeption, indem beide Sektionen mit einem gemeinsamen Antrieb [...] und mit nur je einer Kabine versehen werden sollen».[26] Dank dieser Projektänderung konnte die Schilthornbahn mindestens eine Million Franken einsparen.[27] Mit Ausnahme der Gipfelstation sind alle Stationsgebäude Stahlbetonkonstruktionen.[28] In der Station Gimmelwald werden die durchgehenden Zug- und Gegenseile auf dem Dach über grosse Rollen umgelenkt (siehe Abb. 4). Die Station Birg beschrieb «Sport»-Chefredaktor Fritz Erb in seiner «Entstehungsgeschichte der Schilthornbahn» 1967 als «originell in

Abb. 4 Heutige Schilthornbahnkabinen. In Gimmelwald werden die durchgehenden Seile in spitzem Winkel umgelenkt. *Foto (21.4.2006), Daniel Bernet, Bern.*

die grossartige Landschaft eingebettet, aussen felsgrau, innen farbenfreudig, eine imposante Kulisse auf einem 2677 m hohen einsam aufragenden Felsgeklüfte».[29]

Die Gipfelstation auf dem Schilthorn wurde, abgesehen von den Fundamenten und wenigen Untergeschossräumen, als Stahlkonstruktion mit vorfabrizierten Fassadenplatten erstellt. So konnte der grösste Teil der Arbeiten im Schutz einer wettersicheren Aussenhülle ausgeführt werden. Als Aussenhaut des pavillonartigen Restaurantgebäudes wurden aluminiumverkleidete Holzplatten gewählt. Auf der knappen Fläche des Schilthorngipfels waren zuerst rund 300 m^3 Fels abgetragen worden, damit eine Wohnbaracke aufgestellt werden konnte. Dazu kamen zwei Wassertanks und eine dieselgetriebene Stromversorgung. Das Material für die Gipfelstation wurde ab Herbst 1965 im Tag- und Nachtbetrieb mit der Bauseilbahn vom Lauterbrunnental auf das Schilthorn befördert.[30]

Das Werk Bern der *Von Roll AG* war für die Gesamtplanung, Projektierung und Lieferung des seilbahntechnischen Teils verantwortlich, das Ingenieurbüro *Gebrüder Gruner* (Basel) für Projektierung und Bauleitung des baulichen Teils, der Architekt Willy Bürgin (Zürich) für die Architekturarbeiten der Stationen Stechelberg, Gimmelwald, Mürren und Birg, der Architekt Konrad Wolf (Bern) für die Architekturarbeiten der Gipfelstation, die Arbeitsgemeinschaft *Frutiger Söhne AG* (Thun) und *P. Grossmann AG* (Brienz) für die Bauarbeiten der Stationen Mürren und Schilthorngipfel

und der Mastfundamente 2 bis 6, die *Kästli + Spicher AG* (Bern) für die Bauarbeiten der Stationen Stechelberg und Gimmelwald, die *Maurer AG* (Innertkirchen) für die Bauarbeiten der Station Birg.[31]

Die Baufirmen beschäftigten rund 100 Arbeiter italienischer und schweizerischer Nationalität.[32] Bei den Bauarbeiten starben zwei Arbeiter: Am 19. August 1964 wurde Guido Di Nenna durch Blitzschlag auf dem Schilthorngipfel getötet und am 1. Februar 1965 verlor Ermenegildo Colonello in Gimmelwald das Leben beim Sturz von der Stütze Nr. 1 in den Abgrund.[33]

Öffentliche Debatte: Geschäftemacherei oder Bergbauernhilfe?

Mit der Luftseilbahn wurde das Schilthorn vom Ziel eines Aufstiegs zum Ausgangspunkt für Skiabfahrten und Wanderungen. Im Wintertourismus rückte das Abfahrtsvergnügen weiter ins Zentrum. Der rasche Aufstieg ohne Mühe brachte einen kulturgeschichtlich interessanten Wandel des Bergtourismus: Die Touristen konnten nun in denkbar kurzer Zeit berühmte Aussichtspunkte erreichen und erwarteten ein immer besseres mechanisches Transportnetz. Die Schilthornbahn verdichtete die Besteigung eines fast 3000 m hohen Gipfels zu einem kleinen Ausflug.

Die Initianten der Schilthornbahn sahen sich zwar selber als begeisterte Berggänger, ernteten jedoch Kritik aus den Reihen der Wanderer und Naturschützer, die einer Luftseilbahnfahrt das Bergerlebnis absprachen. Es ging ihnen bei der Ablehnung von Bahnprojekten sowohl «um die Unversehrtheit unserer Alpen, die das Antlitz unserer Heimat prägen», als auch um ein Bergerlebnis, das mit «stundenlanger Mühe» verbunden ist, wo man «schweissnass, aber glücklich, befriedigt und stolz auf dem Gipfel anlangt».[34] Die Schilthornbahn würde den klassischen Aussichtsberg «für den Wanderer völlig entwerten».[35] Nach Ansicht der Initianten brachte der Luftseilbahnbau dagegen nicht eine Einschränkung der Bewegungsfreiheit, sondern eine Erweiterung der Tourengebiete. Die weitere Erschliessung der Alpen sollte die Flucht vor der Bautätigkeit im Flachland erleichtern: «Wir erschliessen dem Fussgänger Neuland [...].»[36]

Die Naturschützer witterten handfeste Geschäftemacherei und betrachteten das Argument, die Luftseilbahn würde den Weiler Gimmelwald retten, als sentimentalen Vorwand. Leserbriefschreiber Fritz König zerzauste «das alte Märchen, das der Seuche des Bähnchenbaus in unseren Bergen seit Jahren Tür und Tor öffnet». Es laute: «Es war einmal ein armes Bergdorf. Das harte Los der Bergbauern zwang immer mehr junge Leute zur Flucht ins Tal. Da kam ein reicher König in das Dorf. Mit seinem Geld liess er eine Bahn auf den nahen Aussichtsberg bauen. Da war das Dorf geheilt. Der Wohlstand brach aus, und alles Volk jubelte dem guten und weisen König

Ernst Feuz

Der Initiator der Schilthornbahn wohnte in Zürich, war Kaufmann und ein bekannter Alpinist: Ernst Feuz-Grüebler (1908–1988). Er hatte als Kind einer Grossfamilie aus Mürren in Lauterbrunnen die Sekundarschule besucht, was für die damalige Zeit aussergewöhnlich war. Der Sohn eines Bergführers wandte sich dann dem Sport zu. Mürren war Treffpunkt der britischen High Society und Feuz einer jener Einheimischen, die dem Engländer Arnold Lunn als Sparringpartner beim Ausdenken der Regeln für Abfahrt und Slalom dienten. Er wurde in den elitären Kreisen bald bekannt und fand in den 1930er Jahren als Skispringer, Abfahrer und Langläufer auch nationale Anerkennung.[169] Feuz galt noch 1962 als «bis heute bester und bekanntester Rennfahrer von Mürren».[170]

Nach einer Ausbildung im Bankfach arbeitete Feuz in Frankreich und England und kehrte zurück nach Mürren, wo er unter seinem Namen eine Bank gründete (die heute von der *Berner Kantonalbank* geführt wird). 1939 wechselte er nach Zürich und trat in die *Neue Warenhaus AG* (Newag) ein, wurde 1943 Vizedirektor und 1947 Direktor.[171] Er war lange für die EPA-Filialen und das Personal verantwortlich, später für Neubauten und Umbauten. In der Presse wurde er meist beschrieben als der «mit seiner Heimat Mürren aufs engste verbundene Direktor einer grossen Zürcher Firma».[172]

Mit Plänen für eine Luftseilbahn aufs Schilthorn hatte er sich seit seiner Jugend beschäftigt. In einem Nachruf nannte ihn sein Nachfolger Arnold Kaech (Verwaltungsratspräsident 1984–1993) die «führende Persönlichkeit» bei der Gesellschaftsgründung, im Konzessionsverfahren, beim Bau und bei der Finanzierung.[173] Keine Schwierigkeit habe ihn vom Ziel abbringen können. Sein Motto lautete: «Nid nalah gwinnt!» (Nicht nachlassen gewinnt!).[174]

Der Bergsportler Feuz war Mitglied der Sektion Zürich des Schweizerischen Akademischen Ski-Clubs und Geschäftsführer der Schweizerischen Stiftung für alpine Forschung, die unter anderem die Buchreihe «Berge der Welt» herausgab. 1933 hatte er ein Buch als «Führer und Heimatkunde von Mürren» publiziert, das 1958 in erweiterter Fassung erschien, als Mürren «100 Jahre Kurort» feierte.[175] Feuz war kein Technik- oder Bahnspezialist. Mit Lust am Rechnen und Planen sorgte er sich um die Konzessionierung des Schilthornprojekts, um die Finanzierung, das Bauland, die Überfahrungsrechte und die Beurteilung durch Lawinenfachleute.[176] Hubert Weisbrod, Verwaltungsratspräsident der *Alouette-Holding*, hielt 1964 fest, Ernst Feuz sei praktisch der Alleinherrscher der Schilthornbahn gewesen. Walter Amstutz sei es dabei nicht immer ganz wohl gewesen, weil andere Verwaltungsratsmitglieder Bedenken geäussert hätten, dass Feuz «recht selbstherrlich und eigenmächtig» handle.[177] Feuz amtierte als Verwaltungsratspräsident der Schilthornbahn von der Gründung 1962 bis zu seinem Rücktritt 1984, als er zum Ehrenpräsidenten ernannt wurde.

Bildnachweis: Graf, Christian (Hrsg.): Geschichte der Talschaft Lauterbrunnen. Bd. 3: Neuzeit II. 1798 bis um 1980. Lauterbrunnen 1989, 297.

zu.»[37] Das Schlagwort der «Bergbauernhilfe» war damals aber offenbar sehr präsent in der öffentlichen Diskussion und verfehlte seine Wirkung letztlich nicht.[38] «Gimmelwald [...] zu retten» sei eines der «vornehmsten Ziele» des Projekts, schrieb «Sport»-Chefredaktor Fritz Erb in einem Artikel, der vom Initiativkomitee sodann als Sonderdruck verbreitet wurde.[39]

Wirtschaftliche Überlegungen würden zum Bau der Schilthornbahn «nicht einfach ermuntern – sondern zwingen», argumentierte Kurdirektor Erwin A. Sautter. Mürren müsse «vom Berg leben», seine Industrie sei der Tourismus. «Eine Industrie mit interkontinentaler Konkurrenz [...].»[40] Mit einem Aufschwung der Tourismusindustrie versprachen die Initianten der Bevölkerung auch einen verbesserten Absatz für die Produkte der Gimmelwalder Landwirtschaft. Die Kritiker mischten in die Ablehnung solch grosszügiger Hilfe kulturelle Bedenken gegenüber mondänen Bergkurorten. Die Modernisierungswelle drohe heimatliches Kulturgut zu zerstören.[41] Doch Richard Weiss, Professor für Volkskunde an der Universität Zürich, stellte in der NZZ fest, dass es sich nicht um ein von aussen aufgezwungenes Projekt handle, sondern dass «*die Einsicht und der Wille der Einheimischen* unbezweifelbar dahinter stehen».[42] Grossrat Hans Buchs, Lehrer in Stechelberg, schrieb im «Bund»: «Es sind zwei ganz verschiedene Dinge, von einer zentralgelegenen Ortschaft aus mit heiligem Eifer gegen die sogenannte Verschandelung der Landschaft zu wettern oder selber in abgelegenen Gebieten dauernd zu leben.»[43] Die «Berner Tages-Nachrichten» waren zwar der Meinung, «dass nicht unbedingt *auf jeden Berg ein Bähnli* führen soll», aber überzeugt, dass Gimmelwald durch eine Luftseilbahn «prosperieren» werde. Mürren und Gimmelwald besässen mit dem «aussichtsreichen Schilthorn ein bedeutendes, aber völlig brachliegendes Kapital».[44]

Umweltgeschichtlich interessant sind die ästhetischen Vorbehalte, die gegen die Schilthornbahn geäussert wurden, generell gegen Gipfelbahnen und besonders gegen die Positionierung der markanten Bergstation unmittelbar auf dem höchsten Punkt des Schilthorns, während sich etwa auf dem Niesen das Berghaus von 1856 etwas unterhalb des Gipfels befindet und auch die Standseilbahn von 1910 nicht bis ganz zur Spitze führt. Natur- und Heimatschutzverbände besassen während der Entstehungszeit der Schilthornbahn noch kein Beschwerderecht.[45] Als der Naturschutzverband Berner Oberland 1966 wegen Verschandelung des Landschaftsbildes gegen die Gestaltung des Gipfelgebäudes auf dem Schilthorn protestierte, war es für Änderungen bereits zu spät: «Merkwürdigerweise scheint anlässlich der Planauflage niemand hierauf geachtet zu haben.»[46] Die bernische Regierung und die kantonale Natur- und Landschaftsschutzverwaltung hatten am Bauprojekt landschaftlich kaum etwas auszusetzen. Walter Huggler, Hotelier und Präsident des Kurvereins Mürren, bezeichnete das Begehren des Naturschutzverbandes an einer Verwaltungsratssitzung der Schilthornbahn

Abb. 5 Neues Transportmittel. Gimmelwald war vor dem Bau der Schilthornbahn nur durch ein Strässchen mit Mürren (im Hintergrund) verbunden. Die Erschliessung des Weilers wurde zum wertvollen Argument für eine Luftseilbahn. *Ansichtskarte, Phot. E. Gyger, Adelboden, Nr. 35949. – Sammlung Daniel Bernet, Bern.*

als «eine Anmassung».[47] Ausdruck natur- und heimatschützerischer Rücksichtnahme beim Schilthornprojekt waren schliesslich dunkelgrün gestrichene Masten, die felsgraue Station Birg und das leicht grünliche Dach und eine spiegelfreie Verglasung der Gipfelstation. Die Kabine 5 (Birg–Schilthorn) wurde zwar aus Gründen der Flugsicherheit wie bei zahlreichen anderen Luftseilbahnen rot gestrichen, doch die übrigen Leichtmetallkabinen der *Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein* erhielten einen unauffälligen blaugrünen und hellblauen Anstrich.[48]

Der Eingriff in die alpine Landschaft wurde in der Diskussion des Schilthornprojekts kaum grundsätzlich abgelehnt. Es wurden nicht ökologische Bedenken im heutigen Sinn geäussert gegen ein Projekt, das ein erhebliches Autoverkehrsaufkommen auslösen würde. Der Parkplatz in Stechelberg musste bloss zweckmässig und sauber erscheinen. Seine ausserordentliche Grösse wurde sogar vorgeschrieben, um dem diagnostizierten und prognostizierten Parkplatzmangel im Lauterbrunnental entgegenzuwirken.[49] Wie auch das Schilthornprojekt zeigt, waren die 1950er und 1960er Jahre von der Idee der technischen Machbarkeit geprägt, die in einem Fortschrittsglauben zum Ausdruck kam, der durch das damalige Wirtschaftswachstum bestätigt wurde. Erst die 1970er und 1980er Jahre

waren durch instabile Konjunktur und einen Wertewandel gekennzeichnet, in dessen Verlauf die Ökologie zur neuen Moral wurde.[50]

Mürren besass Ende der 1950er Jahre vergleichsweise erst wenig touristische Transportinfrastruktur. Seit der Zweite Weltkrieg Bahn- und Liftprojekte gestoppt hatte, war hier das Baufieber der Nachkriegszeit noch nicht ausgebrochen. Immerhin lag aber mit der Jungfraubahn bereits eine Grossanlage in unmittelbarer Nähe. Die zur touristischen Marke gewordenen Gipfel Eiger, Mönch und Jungfrau sind seit 1912 verknüpft mit der weltweiten Ausstrahlung der spektakulären Zahnradbahn. Schon im Planungsstadium wurde sie als Zukunftsprojekt schlechthin gesehen, das den Fremdenverkehr in der Region für alle Zeiten garantieren sollte.[51]

Weil die Region traditionell vom Tourismus lebte, wurde zu Beginn der 1960er Jahre insbesondere das Wachstum des immer beliebter werdenden Wintersporttourismus begrüsst, der mit Skiliften, Sesselbahnen und später Beschneiungsanlagen zu einer besonders ausgeprägten Technisierung der Berglandschaft führte. In der öffentlichen und behördlichen Beurteilung des Schilthornprojekts kam der Natur- und Heimatschutz zwar zur Sprache, wurde aber den wirtschaftlichen Interessen untergeordnet. Es schien klar zu sein, dass Bergbahnen gebaut werden mussten, um vielen Menschen ein Naturerlebnis im Gebirge überhaupt erst möglich zu machen. Autofreie Kurorte brauchten erst recht die Attraktion einer Luftseilbahn, hiess es in Mürren wie zehn Jahre zuvor in Wengen, sonst würde der zunehmende Autotourismus am Lauterbrunnental vorbeirollen. «Diese Bahn ist sogar mehr als ein Bedürfnis, sie ist für Wengen eine Existenzfrage», hatte 1950 auf der gegenüberliegenden Talseite das Initiativkomitee für die Luftseilbahn Wengen–Männlichen erklärt.[52] Im Fall von Mürren war die Talstation in Stechelberg direkt ans Strassennetz angeschlossen, fern vom Endbahnhof Lauterbrunnen der Berner-Oberland-Bahnen. Die Kantonsstrasse im Talboden wurde mit der Belebung der Postautolinie Lauterbrunnen–Stechelberg ausgebaut.

Mit dem Privatfahrzeug in die Berge zu fahren, um der Autoflut in den Städten zu entfliehen, wurde nicht als Widerspruch angesehen. Die Schilthornbahn plante in Stechelberg einen Parkplatz für 2000 bis 5000 Autos – damals einer der grössten Parkplätze der Schweiz – und versprach zugleich, den Wunsch vieler Städter zu erfüllen: «Weg vom Motor!»[53] Kurdirektor Erwin A. Sautter bezeichnete den Parkplatz als unverzichtbares «Wartezimmer zum autofreien Paradies».[54] «Der motorisierte Wintersport-Verkehr und der Sommer-Tourismus auf der Strasse wird damit im Lauterbrunnental einen neuen, idealen Ausgangspunkt finden», schrieben die Initianten im Emissionsprospekt.[55] So begrüsste denn auch der Automobil-Club der Schweiz kurz vor dem Konzessionsentscheid in einem Schreiben an Bundesrat Willy Spühler lebhaft das autofreundliche Schilthornprojekt.[56]

Privates Geld: Geschenk für die Bevölkerung

Weil vor der Konzessionierung eine Detailplanung noch nicht verlangt war, kein Architekt bestimmt sein und keine verbindlichen Gebäudeskizzen vorliegen mussten, konnten die Initianten der Schilthornbahn wesentliche Teile der Gestaltung wie das Gipfelrestaurant lange offen lassen. Sie versuchten auch kaum, mit Visualisierungen des Projekts öffentlich auf Vorzüge der Gestaltung hinzuweisen, wie dies heute gemacht würde, um eine breite Akzeptanz eines Grossprojekts zu erreichen. Bis zur Eröffnung publizierten die gesichteten Zeitungen[57] kein einziges Bild einer künftigen Schilthornbahnstation. Die Leserschaft musste sich mit der eingezeichneten Linienführung auf einer Landschaftsaufnahme begnügen. In Vorträgen hatten die Initianten Streckenprofile gezeigt und Filme der bestehenden grossen Pendelbahnen in Arosa und Zermatt vorgeführt. Die spätere Genehmigung der Stationsbauten erfolgte nach dem Eisenbahnbundesrecht. Die Schilthornbahn ist zwar eine Privatbahn mit privatrechtlicher Gesellschaftsform als Aktiengesellschaft, hat aber den Charakter einer öffentlichen Anstalt und steht unter Aufsicht des Bundes; sie untersteht teils privatem, teils öffentlichem Recht.

Das Unternehmen integrierte von Beginn weg auch Gastronomie und Hotellerie, sollte jedoch nie die ganze touristische Wertschöpfungskette abdecken. Hätte die Schilthornbahn von Unterkunft bis Skivermietung alles integriert, wäre sie quasi zur Mürren AG oder Mürren zum Schilthorndorf geworden.[58]

Die Konkurrenzierung anderer (Bahn-)Unternehmen, der Bedarfsnachweis und die Finanzierbarkeit standen im Zentrum der Konzessionsdiskussionen; die bei früheren Schweizer Luftseilbahnprojekten wichtigen technischen Sicherheitsfragen galten angesichts der erfahrenen Herstellerfirma *Von Roll AG* als unproblematisch.[59] Mit der Konkurrenzfrage musste sich das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement[60] von Gesetzes wegen ausführlich beschäftigen: Neben dem Nachweis des Bedarfs und der wirtschaftlichen Lebensfähigkeit gehörte zu den Grundsätzen für die Erteilung einer Konzession, dass einer bestehenden öffentlichen Transportunternehmung keine Konkurrenz bereitet werden durfte.[61] Standen jedoch für einen Kurort oder für einen Bevölkerungsteil gewichtige Interessen auf dem Spiel, war diesen Rechnung zu tragen. Die finanzielle Sicherheit des Schilthornprojekts garantierte aus Sicht der Konzessionsbehörde der Grossaktionär *Neue Warenhaus AG* (Newag) mit der EPA-Warenhauskette.[62] Karl Weber galt als initiativer Unternehmer und die Besitzerfamilie Weber versprach mit der Verwirklichung des Schilthornprojekts den erwünschten Neubau eines Hotels in Mürren.[63] Von Kritikern wurde dem Schilthornprojekt spekulativer Optimismus vorgeworfen. Luftseilbahnen galten damals zwar als interessante Kapital-

anlage, übertriebene Erwartungen von Luftseilbahninitianten und defizitäre Transportanlagen waren aber bereits ein öffentliches Thema.[64]

Die Behörden gewichteten die Finanzkraft des Konsortiums hinter der Schilthornbahn stärker als die finanziellen Bedenken.[65] Öffentliche Mittel wurden weder verlangt, noch wären sie dem Grossprojekt zugesprochen worden.[66] Die Bahn könne sofort realisiert werden, verkündeten die Initianten, das Geld stehe bereit und die Landnutzungsrechte würden gewährt.[67]

Die Initianten der Schilthornbahn präsentierten ihr Grossprojekt als nicht aufteilbare Gesamtlösung: Weder willigten sie ein, vorerst nur eine Luftseilbahn von Mürren via Engetal zum Schilthorn zu bauen, noch erlaubten sie eine direkte Verbindung ins Tal ohne Zwischenstation im schlecht erschlossenen Gimmelwald.[68] Durch die angeblich gesicherte Finanzierung ohne Beteiligung der bestehenden Bahnen und den Charakter der Luftseilbahn als Geschenk für die Bevölkerung wurde ein schlagartiger Ausbau der Infrastruktur möglich – einem geschenkten Gaul schaut man bekanntlich nicht ins Maul.

Das Projekt war in Mürren willkommen; die Jungfraubahnen und Godi A. Michel kämpften auf verlorenem Posten. Die Hauptakteure Ernst Feuz, Walter Amstutz, J. Bartlett Morgan und Karl Weber schufen sich ein modernisiertes Mürren. Damit reihten sie sich in eine bestehende Tradition ein, hatten sich doch die Engländer um Arnold Lunn einst in Mürren Bobbahn, Standseilbahn und Skilift gewünscht und gebaut.[69] Eine Finanzierung durch fremde Investoren weckte in Mürren keine Bedenken.

Gipfelsturm: Jungfraubahnen unter Zugzwang

Auch die Konkurrenzbefürchtungen der Mürrenbahn waren nichts Neues. Schon um 1900 dachten Mürrener Hoteliers an den Bau einer Luftseilbahn vom Tal nach Mürren, als die Mürrenbahn den Winterbetrieb noch verweigerte, und auch in der Zwischenkriegszeit wurden Seilbahnpläne als Druckmittel gegenüber der Mürrenbahn verwendet.[70] Die Jungfraubahnen beriefen sich in der Vernehmlassung zum Schilthornprojekt auf ein öffentliches Interesse daran, dass sich die finanziellen Verhältnisse bestehender Transportunternehmen nicht verschlechterten.[71] In der Konzession vom 23. Oktober 1961 wurde entsprechend festgeschrieben, dass die Schilthornbahn auf der Strecke Stechelberg–Gimmelwald–Mürren die Tarife der Mürrenbahn nicht unterschreiten dürfe.[72] Eine ähnliche Tarifregelung war 1951 bei der Luftseilbahn Wengen–Männlichen (LWM) zum Schutz der Wengernalpbahn verfügt worden.[73] Obwohl weder die 1947 erbaute Bergbahn Grindelwald–First noch die LWM bei der Wengernalp- und der Jungfraubahn zu einem Gewinnrückgang geführt hatte, gründete die Ablehnung des Schilthornprojekts vor allem auf der Überzeugung, dass es sich bei den Touristen

Walter Amstutz

Walter Amstutz (1902–1997) führte in Zürich den Buch- und Kunstverlag *Amstutz & Herdeg* und sass in verschiedenen Verwaltungsräten im Verlagswesen, Tourismus und Handel. In Brienzwiler geboren, wuchs Amstutz in Mürren auf, wo seine Eltern das Hotel Alpina betrieben, das mit einem Sport- und Souvenirgeschäft verbunden war. Er besuchte wie später Ernst Feuz die Sekundarschule in Lauterbrunnen und legte diesen Weg bei eingestelltem Winterbetrieb der Mürrenbahn während des Ersten Weltkriegs jeweils auf Skis zurück. Nach dem Gymnasium in Bern (1918–1922) studierte er zuerst Geologie, dann Kunstgeschichte und schliesslich Recht und Volkswirtschaft (1928 Promotion Dr. rer. pol.). Als Skilehrer hatte er nebenbei Englisch gelernt – und heiratete 1930 eine seiner britischen Skischülerinnen, die Schriftstellerin Eveline Palmer. Amstutz kämpfte als enger Verbündeter von Arnold Lunn (1888–1974) für die internationale Gleichstellung von Abfahrt und Slalom gegenüber Langlauf und Skisprung und wurde Lunns deutschsprachiger Verleger. Lunn hatte 1924 in Mürren den Kandahar Skiclub gegründet und Amstutz im selben Jahr in Bern den Schweizerischen Akademischen Ski-Club (SAS; zusammen mit Hermann Gurtner und Willy Richardet). Amstutz konnte Rennerfolge und Erstbesteigungen feiern und galt als sprachgewandter Lebemann. Während 23 Jahren war er Redaktor und Herausgeber des SAS-Jahrbuchs «Der Schneehase», wurde 1925 Präsident des Akademischen Alpenclubs Bern und beteiligte sich an der Entwicklung der Skibindung: 1929 wurde seine «Amstutz-Feder» patentiert.
Amstutz war ein Kunstkenner und machte zugleich Karriere als Geschäftsmann. 1929, mit 27 Jahren, wurde er Kurdirektor und Marketingchef von St. Moritz (bis 1938). Mit dem Grafiker und Art Director Walter Herdeg (1908–1995) gründete er 1938 in Zürich die Werbeberatungsfirma *Amstutz & Herdeg*, die in den gleichnamigen Verlag überging. Ab 1963 nannte er seinen Verlag in Dübendorf *De Clivo Press* und stellte in einem umfangreichen Werk *Who is who in Graphic Art* (1962 und 1982) die weltweit besten Gebrauchsgrafiker vor. Während seiner Zeit in St. Moritz hatte Amstutz den heute noch verwendeten Schriftzug und das Sonnensymbol eingeführt: Er definierte die «Sonne von St. Moritz» als Leitmotiv des Kurorts und Walter Herdeg schuf das entsprechende, berühmt gewordene Logo.[178]

Bildnachweis: Graf, Christian (Hrsg.): Geschichte der Talschaft Lauterbrunnen. Bd. 3: Neuzeit II. 1798 bis um 1980. Lauterbrunnen 1989, 297.

um eine begrenzte Zahl handle, die nur noch auf die konkurrierenden Bahnen verteilt werden könne; die Initianten der Schilthornbahn rechneten hingegen mit zusätzlichen Gästen, die sich mit einem neuen Ausflugsziel in die Region locken lassen würden.[74] Im Gegensatz zur Fundamentalkritik

der Jungfraubahnen genoss das Schilthornprojekt stillschweigende Anerkennung durch die LWM. In Wengen habe sich gezeigt, dass eine neue Bahn allen nütze: Verkehr bringe Verkehr. Auch die Bewohner von Wengen wehrten sich nicht gegen das Grossprojekt auf der anderen Talseite.[75]

Nicht zuletzt unter dem Druck des Schilthornprojekts baute die Mürrenbahn Mitte der 1960er Jahre ihre Infrastruktur und Betriebsleistung aus. Ein lange diskutiertes Parkhaus beim Bahnhof Lauterbrunnen wurde schliesslich Ende der 1970er Jahre gebaut, nachdem die Schilthornbahn mit dem grossflächigen Parkplatz in Stechelberg bereits eine Besserung im Flaschenhals Lauterbrunnen bewirkt hatte.

Blosse Ankündigung blieb ein Jungfraugipfelbahnprojekt, das als Folge des erfolgreich konzessionierten Schilthornprojekts zu Beginn der 1960er Jahre öffentlich diskutiert worden war. Das geplante letzte Stück der Jungfraubahn vom Jungfraujoch auf den Gipfel (4158 m ü. M.) war wegen Finanzknappheit während des Ersten Weltkriegs nicht ausgeführt worden. Die Jungfraubahn hatte um 1961 die Weiterführung ihrer Anlage vom Jungfraujoch auf den Jungfraugipfel tatsächlich ins Auge gefasst, weil sie die Schilthornbahn als kühnes Projekt betrachtete, das in Konkurrenz zur Jungfraubahn stehe und so auch die Politik der Jungfraubahn beeinflusse.[76]

Vernehmlassung: Eisenbahner gegen Luftseilbahn

Während die Forstdirektion des Kantons Bern sowohl das Schilthorn- als auch das bescheidenere Engetalprojekt befürwortete, gab es in der Eisenbahndirektion Bedenken beim Schilthornprojekt; schliesslich entschied der Regierungsrat.[77] Ähnlich war die Uneinigkeit auf Bundesebene: Das Eidgenössische Amt für Verkehr beurteilte die Schilthornbahn nicht als Gesamtprojekt, sondern in einzelnen Stücken, und verneinte lange das Bedürfnis einer neuen Verbindung zwischen Lauterbrunnental und Mürren; zudem sei die Region schon reich genug an Bahnattraktionen.[78] Die Eidgenössische Kommission für Bergbahnen, der Delegierte für Wirtschaftsfragen und die Abteilung für Rechtswesen und Sekretariat des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements erkannten hingegen ein Bedürfnis für das Gesamtprojekt und erwarteten auch für die bestehenden Bahnen positive Auswirkungen.[79] Dies lässt den Schluss zu, dass auch um 1960 die Eisenbahner noch ein Stück weit wie zu Beginn des 20. Jahrhunderts gegen Luftseilbahnen eingestellt waren.[80] Sie waren nicht nur skeptisch gegenüber Sessel- und Gondelbahnen, sondern fühlten sich in die Gründerzeit der Eisenbahnen zurückversetzt und warnten entsprechend vor zu grossen unternehmerischen Erfolgserwartungen.[81] Das kapitalintensive Schilthornprojekt lasse sich nur durch Ausrichtung auf einen Massentourismus finanzieren, der nicht zu Mürren und erst recht nicht zu Gimmelwald passe, kritisierten die Jung-

Karl Weber und Neue Warenhaus AG (EPA)

Nicht im Initiativkomitee vertreten, aber auf der Seite der Investoren von Beginn weg involviert war Karl «Kari» Weber, der mit seinem Bruder Werner Weber und seiner Schwester Helen Rubli in zweiter Generation die *Neue Warenhaus AG* (Newag) leitete. Der Zürcher Geschäftsmann war ein leidenschaftlicher Bergsteiger. Mit Bergführern hatten Ernst Feuz und Karl Weber die Nordwände des Mönchs und der Jungfrau bestiegen. Weber wurde Ehrenmitglied des Schweizerischen Akademischen Ski-Clubs und war Mitbegründer der Schweizerischen Stiftung für alpine Forschung (1939), die durch die *Oscar Weber Holding AG* (OWH) finanziell unterstützt wurde.[179] Die Newag war 1929 als *Einheitspreis AG* (EPA) gegründet worden und gehörte mit der Warenhausfirma *Oscar Weber AG* zur OWH. 1959 zählte die EPA 15 Filialen, in den 1960er und 1970er Jahren folgte ein grosser Wachstumsschub.[180]
Weber kannte Mürren seit vielen Jahren und besass mit der Newag-Pensionskasse einigen Grundbesitz, darunter das Hotel Jungfrau (seit 1956).[181] Er förderte das Schilthornprojekt nicht nur über die Newag als Kapitalgeber, sondern auch, indem er seinem Freund Ernst Feuz erlaubte, einen grossen Teil der Arbeitszeit in den Dienst der Bahn zu stellen.[182] Über die Familie Weber bestanden für die Schilthornbahn gute Verbindungen zur *Schweizerischen Kreditanstalt*. Zwischen Weber, Feuz und J. Bartlett Morgan traten gegen Ende der Bauphase einige Differenzen auf, worauf sich Weber 1966 schliesslich aus dem Verwaltungsrat der Schilthornbahn verabschiedete.

fraubahnen und alt Kurdirektor Godi A. Michel. Mürren werde zur Zwischenstation gestempelt und der wirtschaftliche Ertrag der Schilthornbahn fliesse in fremde Taschen statt in die Hotellerie und die lokale Wirtschaft. Die Jungfraubahnen wollten nur eine Verbindung zwischen dem Tal und Gimmelwald zulassen.[82] Ein solches Projekt der Genossenschaft Luftseilbahn Stechelberg–Gimmelwald war jedoch bereits Ende der 1950er Jahre an der Finanzierung gescheitert.[83]

Volksentscheid: Sein oder Nichtsein

Die Erschliessung von Gimmelwald und auch ein öffentliches Interesse in Mürren an einer besseren Verkehrsverbindung trugen wesentlich zum Konzessionserfolg des Schilthornprojekts bei. Wie einst in Wengen vermochten die Touristiker zudem den Bahnbau zur Existenzfrage zu stilisieren: Es gehe um «Sein oder Nichtsein für Mürren als Kurort».[84] Die Initianten sahen in den zunehmenden Ferienbedürfnissen und -möglichkeiten eine neue Nachfrage, weshalb das Schilthorn breiten Bevölkerungskreisen zugänglich gemacht werden müsse und nicht mehr Bergsteigern und Tourenskifahrern vorbehalten bleiben könne. Das seilbahnerische Wettrüsten insbesondere mit Österreich im Zeichen der modernen Zeit wurde als Lauf der Geschichte hingenommen.[85] In Wengen warnte schon 1949 das Initiativkomitee für eine Männlichenbahn, der Kurort und die ganze Jungfrauregion gerate angesichts des Skilift- und Wintersportbahnbaus im In- und Ausland ins Hin-

tertreffen.[86] In Mürren galt es immer auch, an das «goldene Zeitalter» anzuknüpfen und verlorenes Terrain zurückzugewinnen. Lokal ging es darum, lange Skiabfahrten zu erschliessen, national schien der gute Ruf der Schweiz als Skiland auf dem Spiel zu stehen.

Die Schweizer Tagespresse berichtete während der Konzessionierungs- und Bauphase der Schilthornbahn mit eigenen Berichten laufend über das Grossprojekt, druckte aber auch zahlreiche Texte des äusserst aktiven Pressechefs Erwin A. Sautter (Kurdirektor in Mürren 1954–1966). Einige Zeitungsartikel verbreiteten die Initianten zudem als Sonderdrucke. Die Lauterbrunner Gemeindeversammlung vom 9. April 1960, die einen überwältigenden Entscheid zugunsten der Schilthornbahn fällte, wurde als «Demonstration» etikettiert. Eine Initiative mit über 200 gesammelten Unterschriften hatte eine ausserordentliche Gemeindeversammlung verlangt, die vom zu kleinen Schulhaus in die Kirche verlegt werden musste. Anders als einst bei der Mürrenbahn, gegen deren Verwirklichung Ende der 1880er Jahre Unterschriften gesammelt worden waren, sprach sich die Bevölkerung 1960 nun für den Bau einer neuen Transportanlage aus – mit 318 gegen 4 Stimmen, bei rund 950 Stimmberechtigten; Stimmenthaltungen seien nicht gezählt worden, wie der Regierungsrat des Kantons Bern später festhielt.[87] «Das Volk von Lauterbrunnen weiss, um was es heute geht. Die Zukunft einer Talseite steht auf dem Spiel», so Sautter zuhanden der Presse.[88] Dem Regierungsrat des Kantons Bern schrieb Ernst Feuz mit Nachdruck, im hinteren Lauterbrunnental gelte es, eine ernste soziale Aufgabe dringend zu erfüllen.[89]

Das Initiativkomitee druckte Xaver Imfelds Panoramabild vom Schilthorngipfel von 1883 und holte ein Zitat aus einem alten Reiseführer hervor: «Wer in Mürren war, ohne das Schilthorn bestiegen zu haben, ist gleich einem Rompilger, der den Papst nicht gesehen hat.»[90] Das Schilthorn wurde als traditioneller Ausflugs- und Aussichtsberg dargestellt, jedoch sei diese Tradition etwas in Vergessenheit geraten. Die Rolle des längst eingestellten Saumtierverkehrs sollte nun ein modernes Transportmittel übernehmen. Gimmelwald galt es aus dem Dornröschenschlaf zu erwecken. Mit einer gesicherten Finanzierung konnte das Projekt als Glücksfall präsentiert werden, denn anderswo mussten üblicherweise öffentliche Gelder für die Erschliessung abgelegener Bergdörfer verwendet werden.

Initiativkomitee: Geld und Geist

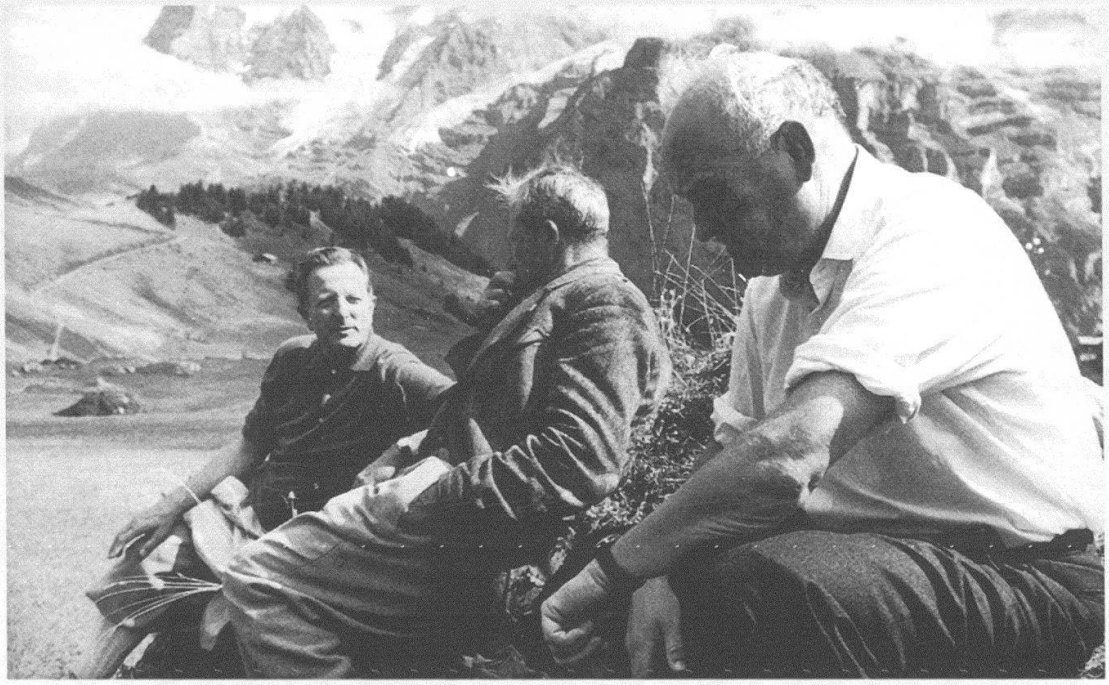
Das Engagement des kanadischen Hauptinvestors J. Bartlett Morgan aus der Warenhausdynastie Morgan und seiner investitionsfreudigen Verwandten und Geschäftsfreunde musste wohl nicht verschwiegen werden, aber Morgan spielte in der öffentlichen und behördlichen Konzessionsdiskussion

Initiativkomitee Schilthornbahn

Präsident: Ernst Feuz, Mürren/Zürich
Vizepräsident: Walter Amstutz, Mürren/Zürich
Sekretariat und Geschäftsstelle: Paul Graner, Rechtsanwalt, Zürich
Pressechef: Erwin A. Sautter, Kurdirektor, Mürren
John T. Affentranger, Direktor Palace Hotel, Mürren
Albert von Allmen, Posthalter, Gimmelwald
Emil von Allmen-Gertsch, Hotelier (Hotel Blumental), Gemeinderat, Bergführer und Skilehrer, Präsident des Skilehrervereins Mürren
Emil von Allmen, Lehrer, Gimmelwald
Fritz von Allmen, im Auftrag der Konsumgenossenschaft Mürren und Gimmelwald
Fritz von Allmen, Kandahar-Schuhfabrik, Mürren
Fritz von Allmen-Feuz, Landwirt, im Auftrag der Alpgenossenschaft Gäu, Mürren
Walter von Allmen, Skischulleiter und Bergführer, Gemeinderat, Mürren
Irene Boss, Lehrerin, Mürren
Roland Bühler, Posthalter, Mürren
Christian Feuz, Schuhmacher, Gemeinderat, Gimmelwald
Hans Feuz-Glaus, Metzgermeister, im Auftrag der Allmendgenossenschaft und im Auftrag der Bäuertgemeinde Mürren
Fritz Gertsch, Posthalter und Hotelier (Hotel Stechelberg), Präsident des Verkehrsvereins Stechelberg
Hans Gertsch-Frauchiger, Landwirt, Präsident der Alp Winteregg, Mürren
Walter Huggler, Hotelier (Hotel Bellevue), Präsident des Kurvereins Mürren
Claudius L. Mosca, Arzt, Mürren/Gimmelwald
Fritz Stäger, Sporthaus, Präsident des Verkehrsvereins Mürren
Heinrich Gertsch, Landwirt und Hotelier (Hotel Blumental), Mürren
Edward Varley, Präsident des Ski-Clubs Mürren

(Quellen: BAR, E8001(C) 1985/199 4 L.21-086, Konzessionsgesuch Luftseilbahn Stechelberg–Gimmelwald–Mürren–Schilthorn, September 1959/3.10.1959; Eggenberg, Paul: Die Schilthornbahn, ein Pionierwerk unserer Zeit. In: Graf, Christian (Hrsg.): Geschichte der Talschaft Lauterbrunnen. Bd. 3: Neuzeit II. 1798 bis um 1980. Lauterbrunnen 1989, 81–95, hier 83.)

keine Rolle – obwohl er hinter den Kulissen bereits von Beginn weg involviert war. Morgan war mit seiner Grossinvestition nicht einzig auf Profit aus, sondern er wollte Mürren zu einer seiner Meinung nach dringend nötigen Luftseilbahn verhelfen. Aber selbstverständlich rechnete er mit einem gewinnbringenden Aufschwung des Tourismus als Folge des Bahnbaus. Der Familie Morgan stand zur Gründungszeit der Schilthornbahn durch den Verkauf des ältesten Warenhauses von Kanada, *Henry Morgan & Co.*, Geld für ein umfangreiches Engagement in Mürren zur Verfügung. «As you know», hatte J. Bartlett Morgan seinem Freund Karl «Kari» Weber 1961 geschrieben, «I would like to invest in land, buildings and businesses in Switzerland.»[91] Morgans Jurist Heward H. Stikeman kannte die Schweiz gut und verfügte über geschäftliche Kontakte im Land.[92] Morgan plante langfristige Investitionen in der Schweiz über eine gemeinsame «Weber-



Ernst Feuz, Walter von Allmen (Skischulleiter und Gemeinderat) und J. Bartlett Morgan oberhalb von Mürren. *SHB-Geschäftsbericht 1986, 3.*

J. Bartlett Morgan und The Morgan Trust Company

James Bartlett «Bart» Morgan (1911–1988), wichtigster Mann für die Finanzierung der Schilthornbahn, gehörte zur Warenhaus-Dynastie Morgan und war der letzte Manager des ältesten Warenhauses in Kanada. Er war wie Ernst Feuz, Karl Weber und Walter Amstutz ein begeisterter Berggänger und Mitglied des Schweizerischen Akademischen Ski-Clubs.[183] Zur Gründungszeit des Initiativkomitees war Morgan bereits lange mit Weber befreundet.[184]
Die Familie Morgan – «The House of Morgan» – hatte mit ihrem Warenhaus einen beträchtlichen Reichtum erwirtschaftet. 1844 war der Gründer Henry Morgan (1819–1893) von Schottland nach Kanada ausgewandert, wo er eine Kurzwarenhandlung eröffnete und ab 1849 gemeinsam mit seinem Bruder zum Erfolg führte. Die Morgan-Brüder gehörten zu den Ersten, die ihre Waren in Schaufenstern ausstellten. *Henry Morgan & Co.* wurde schliesslich zu Kanadas erstem Warenhaus (mit selbständig geführten Abteilungen). In den 1920er Jahren erweiterte das Unternehmen sein Geschäft in den Bereichen Verpackung, Lagerung, Transport, Immobilien und Vermögensverwaltung.
J. Bartlett Morgan war eines der zahlreichen Familienmitglieder, die im Unternehmen Karriere machten. Er hatte an den Universitäten von Cambridge und München und an der *Harvard Business School* studiert, stieg 1933 ins Familienunternehmen ein, leitete unter anderem die Immobilienabteilung und übernahm 1956 schliesslich den Vorsitz der *Henry Morgan & Co.* Er interessierte sich mehr für Vermögensverwaltung als für das Warenhausgeschäft, weshalb Morgans 1959/1960 die 115-jährige Firma an die *Hudson's Bay Co.* (später *The Bay*) verkauften. J. Bartlett Morgan war Direktor und Verwaltungsrat weiterer Firmen und Institutionen, darunter die beim Schilthornprojekt involvierte *Morgan Trust Company* sowie *Bank of Montreal, Meagher's Distillery, Place des arts* und *Montreal General Hospital.* Er engagierte sich ferner beim *Montreal Museum of Fine Arts* und war im Komitee für die Weltausstellung 1967 in Montreal. Seine Frau Mireille «Mimi» Morgan (1918–2005), Tochter einer Franco-Kanadierin und eines belgischen Immigranten, hatte einst während der Sommerferien in Baden-Baden Deutsch gelernt, war eine begeisterte Skifahrerin und unterstützte den Plan ihres Ehemanns, eine Luftseilbahn auf das Schilthorn zu bauen.[185]

Morgan Investment Company».[93] Während die Familie Morgan 2 000 000 Franken in die Schilthornbahn (und später in weitere Objekte) investieren wollte, schlug die Familie Weber 1 000 000 Franken vor. Auf Webers Seite stand das Familienunternehmen Newag. Die zu gründende Firma sollte eine reine Holding sein und auf Webers Vorschlag *Canasuisse Holding SA* oder *Alouette SA* heissen. Von den fünf Verwaltungsratsmitgliedern musste die Mehrheit aus Schweizer Bürgern mit Wohnsitz in der Schweiz bestehen – Weber schlug zwei Kanadier und drei Schweizer vor, wovon einer ein Vertrauensmann von Morgan sein sollte, sodass Morgan die Mehrheit besass.[94] Weber und Morgan strebten im Verbund mit der *Von Roll AG* die Kontrolle der Schilthornbahn an.[95] Die *Alouette-Holding* wurde schliesslich am 9. April 1962 gegründet.[96] Im Verwaltungsrat sassen der Rechtsanwalt und Präsident der Sektion Zürich des Schweizerischen Akademischen Ski-Clubs Hubert Weisbrod (Präsident), Karl Weber (Vizepräsident; Newag), J. Bartlett Morgan (Vizepräsident), Sigmund Wolf (Newag), Don Steward Patterson (Morgan; bis 1966) und Ulrich Campell (Morgan; ab 1966).[97] Damit die Firma nach kanadischem Recht steuerlich vorteilhaft blieb, konnte die kanadische Gruppe auf Stikemans Empfehlung nur unter 50 Prozent der Aktien erhalten.[98] Für den Erwerb von Immobilien über das Schilthornprojekt hinaus gründete Morgan mit Ernst Feuz die *Immobiliengesellschaft Mürren AG* mit Sitz in Mürren.[99]

Während der Bauzeit nahm mit den Finanzproblemen die Wichtigkeit von J. Bartlett Morgan zu. Insgesamt war die ausgezeichnet vernetzte, finanzstarke, wortgewaltige Truppe von Initianten mit ihrer Zusammensetzung von entscheidender Bedeutung für den Gründungserfolg der Schilthornbahn. Die Initianten gingen mit persönlichem Engagement zu Werk – sei es aufgrund ihrer Abstammung wie die Mürrener Ernst Feuz und Walter Amstutz, ihrer Tätigkeit wie Kurdirektor Erwin A. Sautter oder ihrer Wertschätzung Mürrens als Ferienort wie Bankier J. Bartlett Morgan und Unternehmer Karl Weber. Das Initiativkomitee war sowohl mit Persönlichkeiten als auch mit sämtlichen wichtigen und betroffenen lokalen Korporationen und Vereinen breit abgestützt. Neben dem Präsidenten Ernst Feuz fanden sich Vertreter der Hotellerie, des Gewerbes, des Berg- und Skisports, des Fremdenverkehrswesens, der Land- und Alpwirtschaft unter den Namen – hauptsächlich aus Mürren, aber auch aus Gimmelwald und Stechelberg.

Die Interessengruppen nahmen dann auch Einsitz im Verwaltungsrat der am 28. April 1962 gegründeten *Schilthornbahn AG* – neben den Grossaktionären J. Bartlett Morgan *(The Morgan Trust Company)*, Newag (Karl Weber) und *Von Roll AG* (Paul Zuberbühler) sowie der *Schweizerischen Kreditanstalt* (Hans R. «Hasi» Schwarzenbach). Feuz und Amstutz konnten eine Doppelrolle spielen, indem sie einerseits als echte Mürrener – mit einwandfreiem Mürrener Dialekt[100] – auftraten, andererseits beste Ver-

Verwaltungsrat der Schilthornbahn AG

An der Gründungsversammlung am 28. April 1962 in Mürren im Hotel Jungfrau wurden gewählt:
Präsident: Ernst Feuz, Newag-Direktor, Zürich und Mürren
Vizepräsident: Walter Amstutz, Verleger, Zürich und Mürren
Emil von Allmen-Gertsch, Gemeinderat, Hotel Blumental, Mürren
Walter von Allmen, Skischulleiter und Bergführer, Mürren
Christian Feuz, Schuhmacher, Gimmelwald
Hans Feuz-Glaus, Metzgermeister, Mürren
Fritz Gertsch, Hotel Stechelberg, Stechelberg
Walter Huggler, Hotel Bellevue, Mürren
James Bartlett Morgan, Bankier, Montreal (Kanada)
Fritz Schneider, Gemeindepräsident, Lauterbrunnen
Hans R. Schwarzenbach, Industrieller, Mitglied des Verwaltungsrats der Schweizerischen Kreditanstalt, Thalwil ZH
Karl Weber, Verwaltungsratspräsident der Newag, Zürich
Paul Zuberbühler, Dipl. Ing., Direktor des Werks Bern der Ludwig von Roll'schen Eisenwerke, Bern

(Quelle: SHB-Archiv, M.02.01, Protokoll der Gründungsversammlung der Schilthornbahn AG, 28.4.1962.)

bindungen in der Zürcher Geschäfts- und Bankenwelt pflegten. Die meisten Besprechungen während der Projektierungs- und Bauzeit fanden in Zürich statt; als Sitz der Aktiengesellschaft und der Direktion war jedoch, wohl vor allem als Bekenntnis zur Region, immer Mürren vorgesehen. Ernst Feuz konnte als Newag-Direktor den Grossteil seiner Bürozeit sowie Sekretariat und Infrastruktur fürs Schilthornprojekt verwenden. Die finanzkräftige EPA-Warenhauskette der Familie Weber wurde in der Öffentlichkeit als Hauptinvestor des Schilthornprojekts dargestellt. In Presseberichten und Verwaltungsakten war meist nur von einem «grossen Konzern» die Rede. Karl Weber kannte Mürren nicht nur seit Jahren persönlich, sondern die Newag-Pensionskasse besass bereits Immobilien, unter anderem das Hotel Jungfrau. Die EPA-Kette war erfolgreich und galt als modern, unter anderem wegen ihrer Stehbars und Selbstbedienungsrestaurants, die den Restaurants auf Birg und auf dem Schilthorn als Vorbilder gedient haben dürften.

Ernst Feuz trieb «sein» Projekt hartnäckig bis eigenmächtig voran. Nicht von ungefähr war vom «Feuz project» (Arnold Lunn) und «Projekt Feuz» die Rede.[101] Feuz und Amstutz hatten in Mürren vor dem Zweiten Weltkrieg den touristischen Hochbetrieb mit den reichen Engländern erlebt, sahen nun im Dorf den Geist des Niedergangs spuken und glaubten, mit dem Schilthornprojekt das Rezept für den Aufschwung zu kennen. Feuz hatte nicht nur den Ruf eines erfolgreichen Geschäftsmanns, er engagierte sich auch für die alpine Forschung und hatte unter anderem einen Mürren-

Führer publiziert.[102] Feuz, Amstutz, Weber, Morgan und weitere Akteure waren Skifahrer, Berggänger und Mitglieder des von Amstutz 1924 gegründeten Schweizerischen Akademischen Ski-Clubs, eines besonders elitären und exklusiven Männerclubs.[103]

Zum Erfolg der Schilthornbahn beigetragen haben dürften auch die Werber in den eigenen Reihen: Walter Amstutz und Paul Eggenberg. Amstutz war Verleger und Kunstkenner, einst Kurdirektor und Marketingchef von St. Moritz, wo er den heute noch verwendeten Schriftzug und das Sonnensymbol einführte. Eggenberg, der erste langjährige Direktor (1967–1969, 1971–1981), war Lehrer und studierter Psychologe, Schriftsteller und Geschäftsleiter der Sektion Bern des Automobil-Clubs der Schweiz.[104] Ernst Feuz und Walter Amstutz blieben ausserordentlich lange im Unternehmen und prägten sowohl Lancierung und Bau als auch den Betrieb bis 1984. Amstutz stellte die Schilthornbahn in den ersten Werbeprospekten in eine lange Zeitreihe von den frühen Besuchern im Lauterbrunnental über die Dichter, Philosophen, Komponisten und Maler, von Albrecht von Haller, Goethe, Mendelssohn-Bartholdy und Hodler bis zur Gegenwart, wo knappe Zeit statt Musse das Reiseverhalten bestimmt, wo Touristen innert Stunden einen Aussichtspunkt erreichen wollen, wo ein grosser Parkplatz gefragt ist und ebenso ein gepflegtes Gipfelrestaurant. «Wie gern verweilt der Geist bei jenen vergangenen Tagen, da man reichlich Zeit hatte, diese Schätze der Natur zu erforschen und sich ihrer Musse zu erfreuen. Und doch – wie willkommen heisst man heute, was in unmittelbare Reichweite versetzt wurde, erlebt auf andere Art das grosse Abenteuer unserer Vorfahren, wenn es sich auch auf Stunden zusammendrängt!»[105] Neben aktuellen Landschaftsfotos war ein Gemälde aus der Romantik als Zeuge von einst abgebildet; der Parkplatz («unbeschränkte Parkiermöglichkeiten neben Talstation») und das Selbstbedienungsrestaurant auf Birg spiegelten den Zeitgeist der 1960er Jahre.

Landkauf: Beziehungen, Alpgebiet und Niemandsland

Herkunft und Beziehungen von Ernst Feuz hatten einen reibungslosen Landkauf und den Erwerb der Überfahrungsrechte ermöglicht. Vieles war vorbereitet, als die Initianten das Schilthornprojekt weitherum bekannt machten. Mit frühzeitigen Zahlungen an Feuz beschleunigte J. Bartlett Morgan das Vorgehen.[106] Als Vorteil wirkte zudem, dass die ganze Anlage auf dem Gebiet einer einzelnen Gemeinde projektiert war und dass wegen der Höhenlage ein Grossteil der Linie über Alpgebiet führte. Die Alpgenossenschaften als einzige Ansprechpartner für diese Zone stimmten dem Projekt zu und waren mit ihren Präsidenten im Initiativkomitee vertreten; Verhandlungen mit einer Vielzahl von Landbesitzern waren somit nicht nötig. Mit ihrem

Abb. 6 Vorzeigeobjekt an der Schweizerischen Landesausstellung Expo 64. Die Von Roll AG präsentierte eine Schilthornbahnkabine neben einer Rekonstruktion des Wetterhornaufzugs von 1908. *Foto aus Nachlass Paul Zuberbühler. – Franziska Hüsser-Zuberbühler, Bern.*

Entscheid zugunsten der Schilthornbahn blockierte die Alpgenossenschaft Mürren in einem zentralen Punkt das Engetalprojekt.[107]

Zur grossen Fläche für die Talstation und den Parkplatz in Stechelberg kam die Schilthornbahn dank Ernst Feuz' Familie: Zwei Drittel des Grundstücks gehörten einem Cousin von Feuz' Vater.[108] Das Gelände in Gimmelwald hatte Feuz am 16. September 1961 angeblich auf eigene Rechnung, aber mit Geld von J. Bartlett Morgan im Hinblick auf die zu erstellende Station gekauft und später der Schilthornbahn übergeben.[109] Für den Bau des Stationsgebäudes in Mürren war die Newag-Pensionskasse als Landkäuferin vorgeschoben worden. Ernst Feuz kaufte das Terrain am 10. Mai

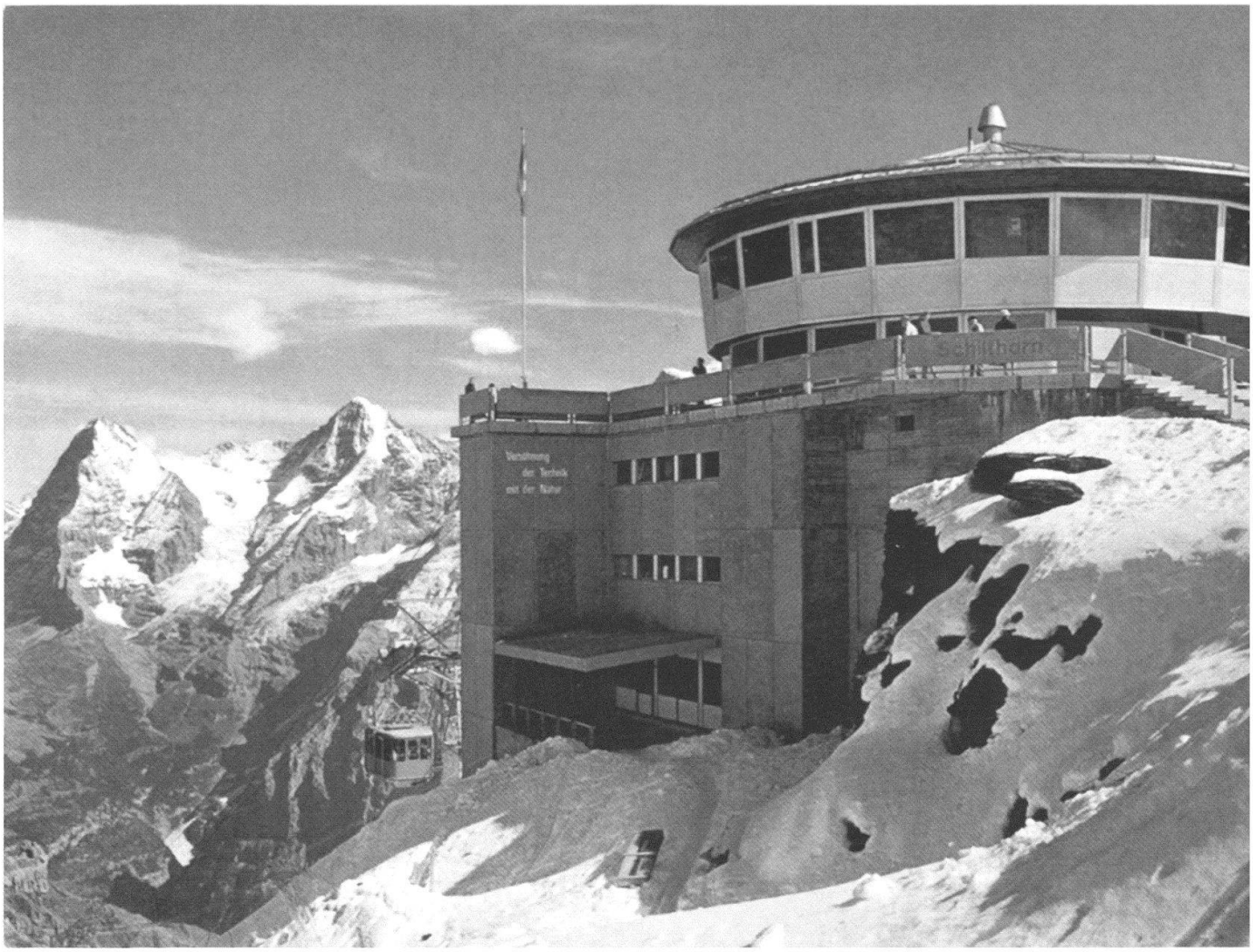


Abb. 7 Fertige Gebäudehülle auf einer ersten Ansichtskarte. Das oberste Geschoss der Gipfelstation stand nach der Eröffnung noch leer. Die Bauseilbahn im Vordergrund musste aus dem Bild wegretouchiert werden. *Ansichtskarte, Colorphoto H. Steinhauer, Interlaken, Nr. 7688, gelaufen (ohne Datum, Briefmarke wurde abgelöst). – Sammlung Daniel Bernet, Bern.*

1961 im Namen des Wohlfahrtsfonds für das Personal der Newag, um der Mürrenbahn – und damit dem Engetalprojekt – unbemerkt zuvorzukommen.[110]

Wirtschaftsgeschichtlich besonders interessant ist ein Blick auf die Aneignung des Baulands für die Stationen Birg und Schilthorn. Die Schilthornbahn kam durch den Kanton Bern am 10. Dezember 1965, als die Bauarbeiten längst begonnen hatten, kostenlos in den Besitz des so genannten Niemandslands, das durch die Stationsbauten eigentlich einen erheblichen Wert erhalten hatte – was zur Entspannung der Finanzlage des damals stark verschuldeten Unternehmens beitrug.[111] Der Vorgang stellte also einen indirekten Förderbeitrag des Kantons an die Schilthornbahn dar.

Die Inflation verteuerte zwar einerseits den Bau, wirkte sich aber andererseits günstig auf die Rentabilität des Betriebs aus. Sie ermöglichte der

Schilthornbahn, Investitionen zum Preis der frühen 1960er Jahre – etwa Landkäufe, Durchfahrtsrechte und erste Bauten – mit Einnahmen auf dem höheren Preisniveau der späten 1960er Jahre und der 1970er Jahre zu finanzieren.[112] Der rasche Bau von Sessel- und Schleppliften im Skigebiet Mürren-Schilthorn wurde aber, abgesehen von der Finanzknappheit der Schilthornbahn, durch die Konjunkturdämpfungsmassnahmen des Bundes verzögert. Die vier Luftseilbahnsektionen galten als ein Projekt aus der Zeit vor Inkrafttreten der Beschlüsse, nicht aber der weitere Ausbau des Skigebiets.

Von Roll AG: Mit der Schilthornkabine an die Expo 64

Der Bau einer Schienenbahn auf das Schilthorn war zwar zu Beginn des 20. Jahrhunderts geprüft worden, musste jedoch wegen der ungünstigen Geologie des Schilthorns verworfen werden. Ein Schienenbahnprojekt wurde in den 1950er Jahren nie mehr erwogen, weil unterdessen eine technikgeschichtlich interessante Abkehr von Zahnrad- und Standseilbahnen stattgefunden hatte: Ab 1945 wurden allenthalben Sesselbahnen gebaut, in den 1960er und 1970er Jahren folgten grosse Pendelbahnen – wie auf Schilthorn, Corvatsch und Titlis – als neue Ikonen der modernen Technik. Mit einer Streckenlänge von beinahe 7 km entstand am Schilthorn die längste Luftseilbahn der Welt, was damals entsprechendes Aufsehen erregte. Für die *Von Roll AG,* die für Gesamtplanung, Projektierung und Lieferung des seilbahntechnischen Teils verantwortlich war, galt die Schilthornbahn als Prestigeobjekt. Die *Von Roll AG* beteiligte sich über das übliche Mass hinaus an der Aktiengesellschaft und half Darlehen zu vermitteln.

1959 hatte das Von-Roll-Werk Bern unter der Leitung von Ingenieur Paul Zuberbühler die technischen Pläne und Kostenberechnungen des Schilthornprojekts angefertigt. Der Seilbahnbau der *Von Roll AG* stellt ein Stück Schweizer Wirtschaftsgeschichte dar: Es begann 1908 mit dem Wetterhornaufzug, der 1934 unvollendet stillgelegt wurde. Erst in der Nachkriegszeit nahm der Luftseilbahnbau in der Schweiz aber seinen starken Aufschwung, namentlich mit der Von-Roll-Entwicklung von Umlaufbahnen mit kuppelbaren Sesseln (Typ VR 101, wie er heute noch am Weissenstein in Betrieb ist).[113] Bereits 1959 war die Rede davon, dass ein Berg nach dem andern der «Schwebebahnseuche»[114] zum Opfer falle; Die *Von Roll AG* vermochte aber die günstigen Geschäftszahlen der 1950er Jahre in der Hochkonjunkturperiode der ersten 1960er Jahre noch zu steigern. Gegen Ende des Jahrzehnts fielen die Geschäftsabschlüsse und Prognosen aber immer ungünstiger aus. Die Bundesbeschlüsse über die Bekämpfung der Teuerung verzögerten einige Projekte und Aktienbeteiligungen oder Darlehen bei den zahlreichen neu gegründeten Bahnunternehmungen lasteten auf dem Unternehmen.

Die Initianten der Schilthornbahn hatten 1961 im Emissionsprospekt stolz den «Weltruf für Planung und Bau von Luftseilbahnen» der *Von Roll AG* erwähnt; umgekehrt diente das Schilthornprojekt der Firma als markantes Beispiel einer Grossanlage.[115] Eine rote Schilthornbahnkabine war an der Schweizerischen Landesausstellung Expo 64 in Lausanne neben der ersten Von-Roll-Kabine des Wetterhornaufzugs von 1908 ausgestellt.[116]

Finanznot: Mit kanadischen Millionen gegen den Baustopp

Obwohl vergleichbare Projekte bereits verwirklicht worden waren, stiegen bei der Schilthornbahn die Baukosten über alle Erwartungen von 8,5 auf schliesslich rund 30 Mio. Franken. Ursachen waren die starke Teuerung der 1960er Jahre und Bauschwierigkeiten auf den hoch gelegenen Baustellen, vor allem aber wurde das Projekt erweitert und es war im nicht seilbahntechnischen Bereich manches nicht von Beginn weg einberechnet worden. 1963 wurde die Erhöhung des Aktienkapitals von 8 Mio. auf 10 Mio. Franken beschlossen, 1964 auf 12 Mio., 1966 auf 15 Mio. Franken, wobei die Nachfinanzierung nur 13,6 Mio. Franken erreichte und der Fehlbetrag mit einer Wandelanleihe gedeckt wurde.[117]

Während der Bauzeit scheiterte das Projekt nur deshalb nicht an der Finanzierung, weil J. Bartlett Morgan beinahe grenzenlos Geld in das Schilthornprojekt fliessen liess.[118] «Ohne die finanzielle Hilfe von Mr. Morgan kann die Gipfelstation nicht gebaut werden», sagte Von-Roll-Vertreter Paul Zuberbühler am 27. Juni 1966 im Verwaltungsrat, als über den Weiterbau diskutiert wurde. Vizepräsident Walter Amstutz unterstützte die Annahme eines zusätzlichen Darlehens mit dem Argument, die Bahn müsse zwingend bis auf den Schilthorngipfel geführt werden: «Nur dadurch kann eine wirksame Propaganda in Konkurrenz mit der Jungfraubahn durchgeführt werden.»[119] Auch eine aus Zürich angereiste Delegation der Direktion der *Schweizerischen Kreditanstalt* zeigte sich anlässlich einer Besichtigung und Besprechung im September 1965 von der betriebswirtschaftlichen Notwendigkeit des Endausbaus überzeugt.[120] Das Engagement der Newag war längst erschöpft, weil Karl Weber zur unternehmerischen Vorsicht ermahnte, die *Von Roll AG* musste angesichts der schlechter gewordenen Auftragslage und der zahlreichen Beteiligungen auf die Bremse treten und die öffentlichen Aktienemissionen brachten der Schilthornbahn nie ganz den gewünschten Erfolg.[121]

Karl Weber und die Newag wollten erhebliche Abstriche im Bauprogramm machen. Das ganze Drehrestaurant hielten sie für vorerst nicht realisierbar und unternehmerisch zu riskant.[122] Karl Weber reichte am 12. Mai 1966 seine Demission aus dem Verwaltungsrat ein,[123] die er mit der Begründung präzisierte: «Wie Ihnen bekannt ist, war es schon seit längerer Zeit

meine Überzeugung, dass die Entwicklung, welche der Bau und die Inbetriebnahme der Schilthornbahn A.G. genommen haben, derartig grosse finanzielle Mittel beansprucht, dass nach meiner Meinung ein vorsichtigeres und zurückhaltenderes Vorgehen besser gewesen wäre.»[124]

Der Weiterbau der Gipfelstation wurde trotz Geldmangels vorangetrieben, weil das Drehrestaurant als Werbehöhepunkt und unverzichtbare Attraktion für einen wirtschaftlichen Betrieb angesehen wurde. Ernst Feuz verkündete an der Generalversammlung im Juni 1966: «Meine Herren, wir leben in einer Zeit der Rekorde. [...] Ist schon unsere Luftseilbahn als die längste Europas an sich ein Unikum, so wird ein drehbares Restaurant auf der Spitze zu einem Rekord mehr werden und die Anziehungskraft der Bahn steigern. Unserer Reklame wird das noch besonders zugute kommen.»[125] Aus dem geplanten werbewirksamen Unikum wurde aber vorerst nur eine Bauruine mit einem einfachen Selbstbedienungsrestaurant im Terrassengeschoss.[126] Der Verwaltungsrat hatte am 12. Mai 1966 beschlossen, nur so weit zu bauen, wie es der bahntechnische Teil und der Rohbau für den späteren Einbau eines Gipfelrestaurants erforderten.[127] Der damalige Direktor Paul Eggenberg berichtete dem Verwaltungsrat angesichts des Provisoriums, der fehlende Endausbau der Gipfelstation wirke sich negativ auf den Geschäftsgang aus: «Man wartet ungeduldig auf die Sensation des Drehrestaurants.»[128]

An eine baldige Rendite glaubte damals kaum jemand: Zwischen 1965 und 1969 hatten sich die Verluste summiert. 1965 betrug der Jahresverlust der Unternehmung 60 552 Franken, 1966 waren es 334 385 Franken, 1967 bei höherem Umsatz nochmals 385 873 Franken und 1968 gar 570 672 Franken.[129] Doch plötzlich erfuhr die Schilthornbahn einen eindrücklichen Aufschwung, nachdem im Winter 1968/69 Teile eines James-Bond-Films auf dem Schilthorn gedreht worden und dadurch die unvollendeten Bauarbeiten zu einem raschen Abschluss gekommen waren. Im Jahr nach den Bond-Dreharbeiten schloss das Gesamtunternehmen erstmals mit einem positiven Ergebnis von 51 258 Franken ab.[130] Ende 1969 hielt der Verwaltungsratsausschuss fest: «Die grossen Bau- und Finanzprobleme der Schilthornbahn sind heute gelöst.»[131] Seither stiegen sowohl die jährlichen Einnahmen als auch die Ausgaben über die ursprünglichen Erwartungen, das Unternehmen erwirtschaftete Jahr für Jahr vor allem dank des Sommergeschäfts einen Gewinn, konnte Schulden abbauen und vor allem ins Winterangebot weitere Investitionen tätigen.