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
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: 06.07.2025

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

Z·ZÜRICH

Von Morgan bis Bond – Schilthornbahn 1959–1969

Daniel Bernet

Der Bau der Schilthornbahn[1] ist ein wichtiger Schritt in der Geschichte des mechanisierten Alpentourismus, ein Beispiel für den Gipfelbahnbau der Nachkriegszeit und Ausdruck der damals grassierenden «Seilbahnitis». Die Schilthornbahn im Berner Oberland stellte in den 1960er Jahren ein Projekt der Superlative dar: Sie war die längste Luftseilbahn der Welt, führte zum ersten Drehrestaurant auf einem Berggipfel, verfügte über einen der grössten Parkplätze der Schweiz und hatte Baukosten von gegen 30 Mio. Franken verursacht. Sie war ein aussergewöhnliches Projekt, in das grosse Hoffnungen gesetzt wurden.

Der Bahnbau galt als ein Gebot der Stunde und als Zeichen des Fortschritts. Bereits bei der Eröffnung am 12. Juni 1967 wurde die Luftseilbahn als Pioniertat einer neuen Generation bezeichnet, während die meisten bestehenden Bergbahnen in der Jungfrauregion und die grossen Hotelbauten in Mürren noch aus den Boomjahren um 1900 stammten. In der Konzessionierungsphase um 1960 versprach man sich im autofreien Kurort Mürren von einer Luftseilbahn die Schaffung eines neuen Skigebiets für den Massensport und die Erschliessung eines werbewirksamen Aussichtspunkts. «Alles fährt Ski», sang Vico Torriani 1963, als das einstige Vergnügen einiger weniger im Begriff war, zum breiten Massenspass zu werden. Fernsehübertragungen und Rennerfolge trugen zur Festigung der Skination Schweiz bei. In diesem Licht erscheinen bildungsbürgerliche Touristen auf den Spuren von Johann Wolfgang Goethe und Albrecht von Haller als Schattengestalten einer vergangenen Zeit. Die Schilthornbahn schuf ein neues touristisches Angebot für eine Nachfrage, die um 1960 bereits vorhanden war und noch zusätzlich erzeugt werden konnte.

Die Stimmung in Mürren war allgemein wachstumsfreundlich, insbesondere Hotel- und Chalet-Neubauten waren erwünscht. Der Bau einer Luftseilbahn stand für ein breites Wachstumsszenario: Mürren und Gimmelwald sollten in der Folge prosperieren und mit dem Schilthorn ein bisher brachliegendes Kapital nutzen.

1. Der Berg

Die Erfolgsgeschichte der Schilthornbahn seit 40 Jahren steht im Kontrast zur manchmal kurzen Lebensdauer heutiger touristischer Inszenierungen. Die Schilthornbahn steht als alpentouristisches Produkt auf dem soliden Fundament einer historischen Reiselandschaft. Gottfried Strasser zitierte 1892 in einem Bruckmann-Reiseführer Josef Viktor Widmann mit den Worten, Mürren sei «die schönste Proszeniumsloge im grossen Theater der Alpenwelt, die ich kenne. [...] Hier nämlich ist die Landschaft in ihrer Unmittelbarkeit so schön, dass die Kunst einmal ausnahmsweise nichts hinzuzuthun braucht.»[2] Strasser empfahl Mürren als Ausgangspunkt für viele Bergtouren. «Am bekanntesten ist das Schilthorn (2973 m), das sich von Mürren aus in 3–4 Stunden ohne grosse Anstrengung (Reitweg bis fast zur Spitze) erreichen lässt und eine der herrlichsten Aussichten bietet. Hübsche Rutschpartie über den kleinen Gletscher hinunter!»[3]

Der Verkehrsstrom aus dem Unterland erreichte Mürren 1891 mit einer Adhäsions- und Standseilbahn. Gebaut wurde die Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren (Mürrenbahn) von Initianten aus Biel und Winterthur; Berner und Basler Banken sorgten für die Finanzierung.[4]

Die Bergwelt war längst eine naturwissenschaftlich beschriebene und kulturell angereicherte Landschaft mit Zeugnissen aus Malerei, Literatur und Musik sowie Karten und Panoramadarstellungen. Für das Schilthorn als Aussichtspunkt auf ein Panorama mit zahlreichen Gipfeln waren die topografische Vermessung und Kartierung und die Benennung der Berge von besonderer Bedeutung.[5]

Während einzelne Alpinisten das Hochgebirge bestiegen, wurde das leicht zugängliche Schilthorn, obwohl ohne Zahnradbahn, zu Beginn des 20. Jahrhunderts vergleichsweise intensiv touristisch bewirtschaftet: Organisierte Besteigungen mit Saumtieren führten Feriengäste im Sommer nahe an den Gipfel mit dem berühmt gewordenen Rundblick. Der Ritt im Maultiersattel führte zur Seeli-Furren am oberen Ende des Engetals (370 Höhenmeter unterhalb des Schilthorns) und kostete etwa 12 Franken für das Mietpferd und 8 Franken Führerhonorar.[6]

Im Winter betrieben in Mürren draufgängerische Engländer am Allmendhubel die damaligen Trendsportarten Schlitteln und Skifahren. 1912 wurde deshalb die Standseilbahn Mürren–Allmendhubel (Allmendhubelbahn) als Sportbahn gemeinsam mit einem Bobrun gebaut.[7] Die Kandahar- und Inferno-Rennen zierten den britisch-schweizerischen Skibetrieb. Noch heute wird auf dem Schilthorn regelmässig zum Inferno-Amateurskirennen gestartet, das viel zur Bekanntheit des Schilthorns beigetragen hat. Die «höllische» Abfahrtsstrecke durchs Engetal über Grütschalp bis nach Lauterbrunnen ist mit Aufstieg und Flachlauf durchsetzt und weist eine Höhen-

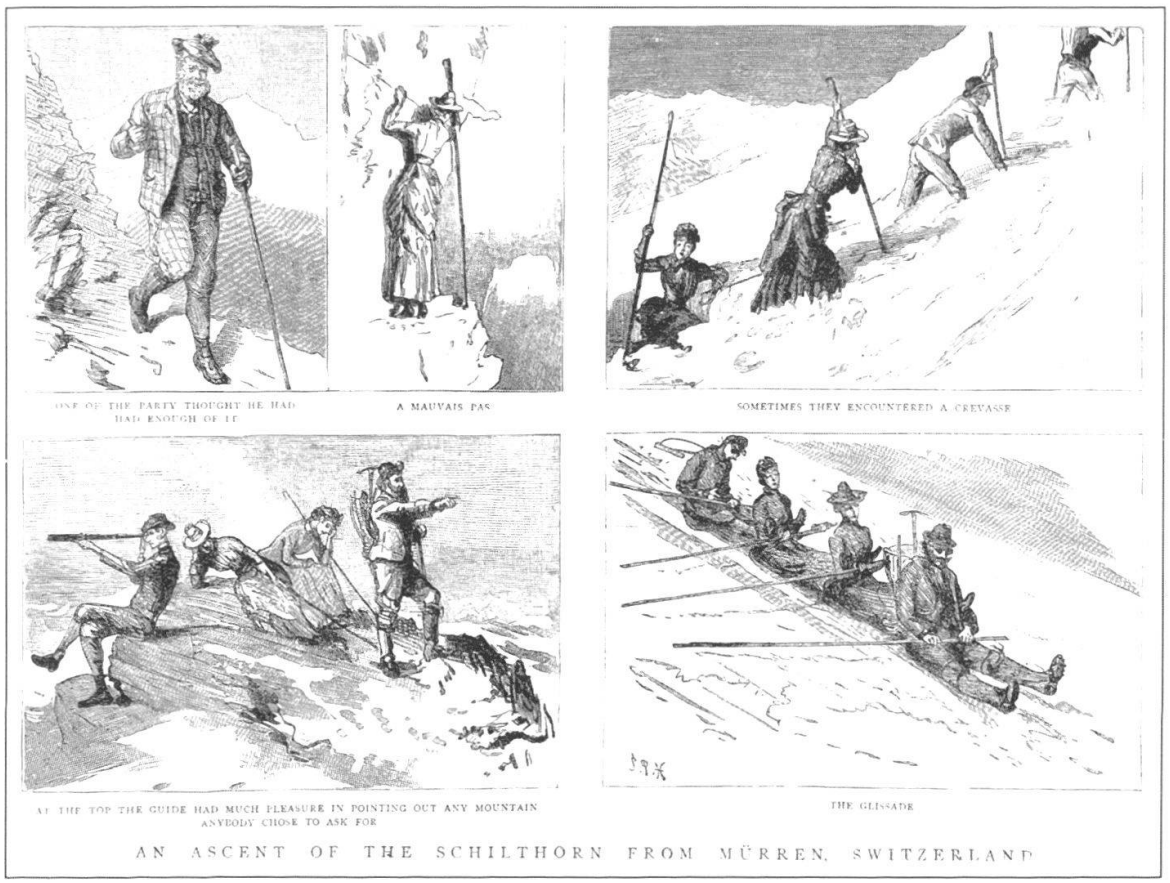


Abb. 1 Eine Schilthornbesteigung als Bildergeschichte. Auf dem Gipfel erklärt der Bergführer das Panorama und die britischen Gäste vergnügen sich mit einer Rutschpartie. *The Graphic, 26.7.1884 [Ausschnitt]. – Sammlung Daniel Bernet, Bern.*

differenz von 2000 m auf.[8] Der heutige Schilthornbahn-Direktor Peter Feuz schreibt dem Inferno-Rennen eine grosse wirtschaftliche Bedeutung für die Region zu: «Ein Tourismusort lebt auch von Events – die ‹Möblierung› der Landschaft durch Hotels und Infrastruktur reicht nicht; man muss die Orte beleben.»[9]

1937 liessen Mürrener Hoteliers einen Skilift von Mürren zum Start der Kandahar-Abfahrt bauen, womit die Skiläufer buchstäblich immer mehr zu Skifahrern wurden. Im Emissionsprospekt für die *Skilift Mürren AG* war Mürren 1937 als «vornehmer, gutgehender Wintersportplatz» beschrieben worden.[10] Der Skilift nach Plänen des Zürcher Ingenieurs Ernst Constam war erst die zweite solche Anlage in der Schweiz. Er wurde wie die Mürrenbahn und die Allmendhubelbahn zu einem grossen Teil von fremden Geldgebern und Banken finanziert und glänzte als gute Kapitalanlage. Wichtigster Investor war Jakob Schaffner, Direktor der Nahrungsmittelfabrik Wander in Bern, dessen Tochter mit dem damaligen Kurdirektor Godi A. Michel verheiratet war. Ein 1939 geplanter weiterer Lift aus dem Aegertental nördlich des Allmendhubels zur Würzelegg wurde aufgrund des Kriegs-

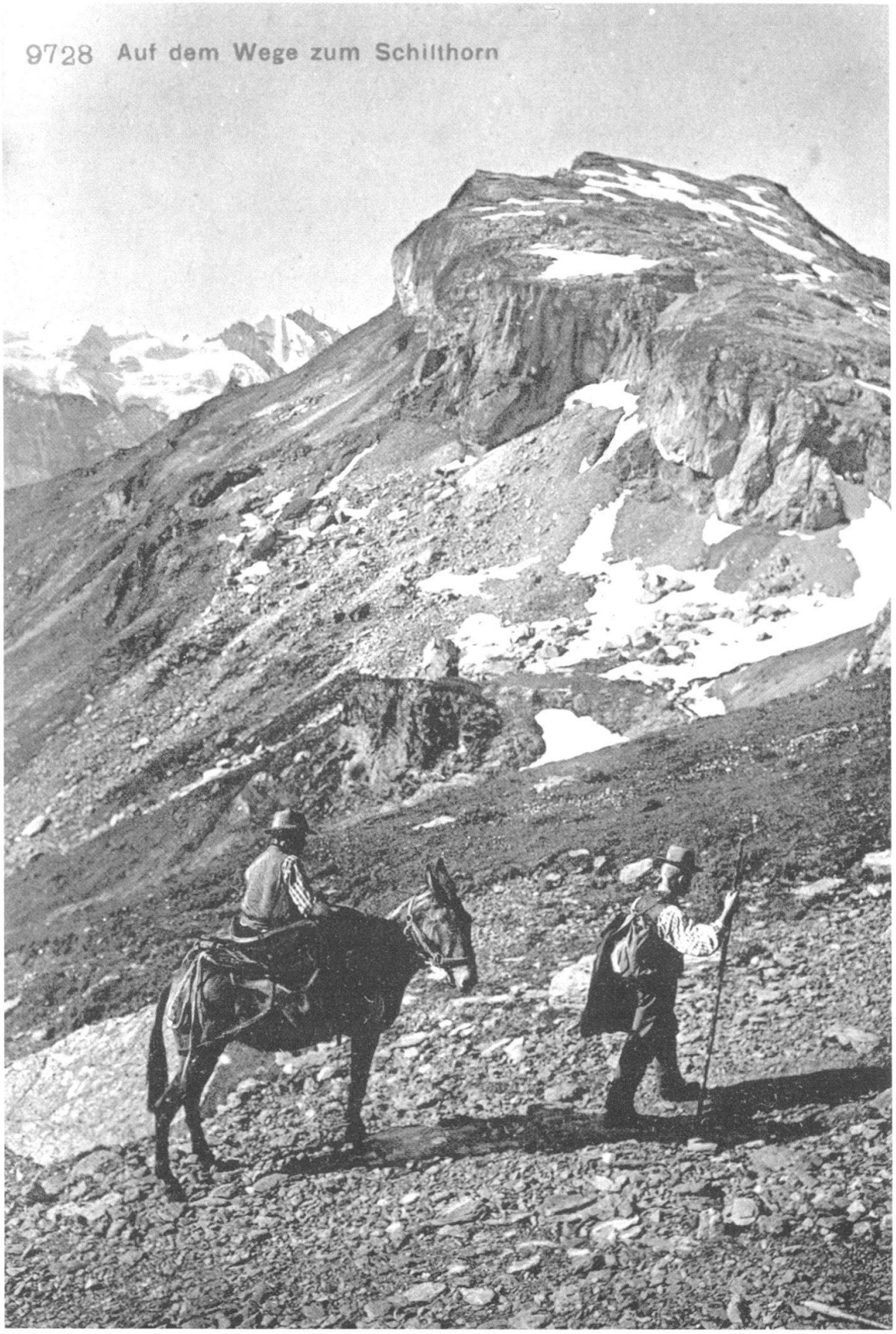


Abb. 2 **Früheres Transportmittel. Saumtier auf dem Weg zum Schilthorn.** *Ansichtskarte, Photoglob, Zürich, Nr. 9728; gelaufen am 24.8.1911. – Sammlung Margrit Bodmer-Jenny, Därligen.*

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

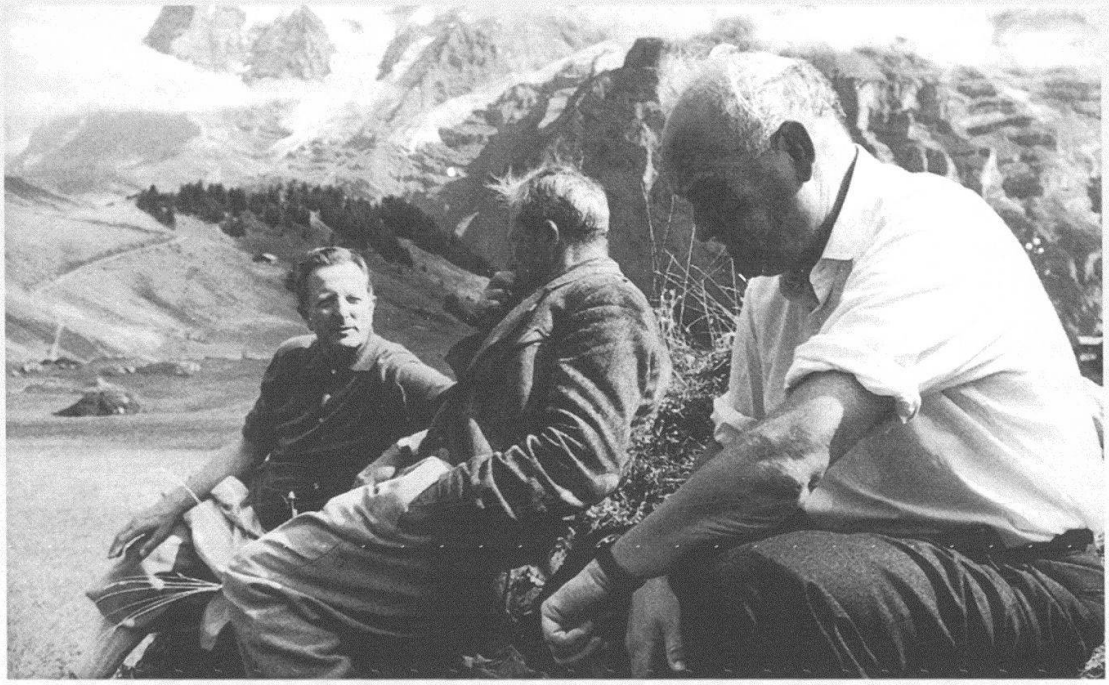
Das Engagement des kanadischen Hauptinvestors J. Bartlett Morgan aus der Warenhausdynastie Morgan und seiner investitionsfreudigen Verwandten und Geschäftsfreunde musste wohl nicht verschwiegen werden, aber Morgan spielte in der öffentlichen und behördlichen Konzessionsdiskussion

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

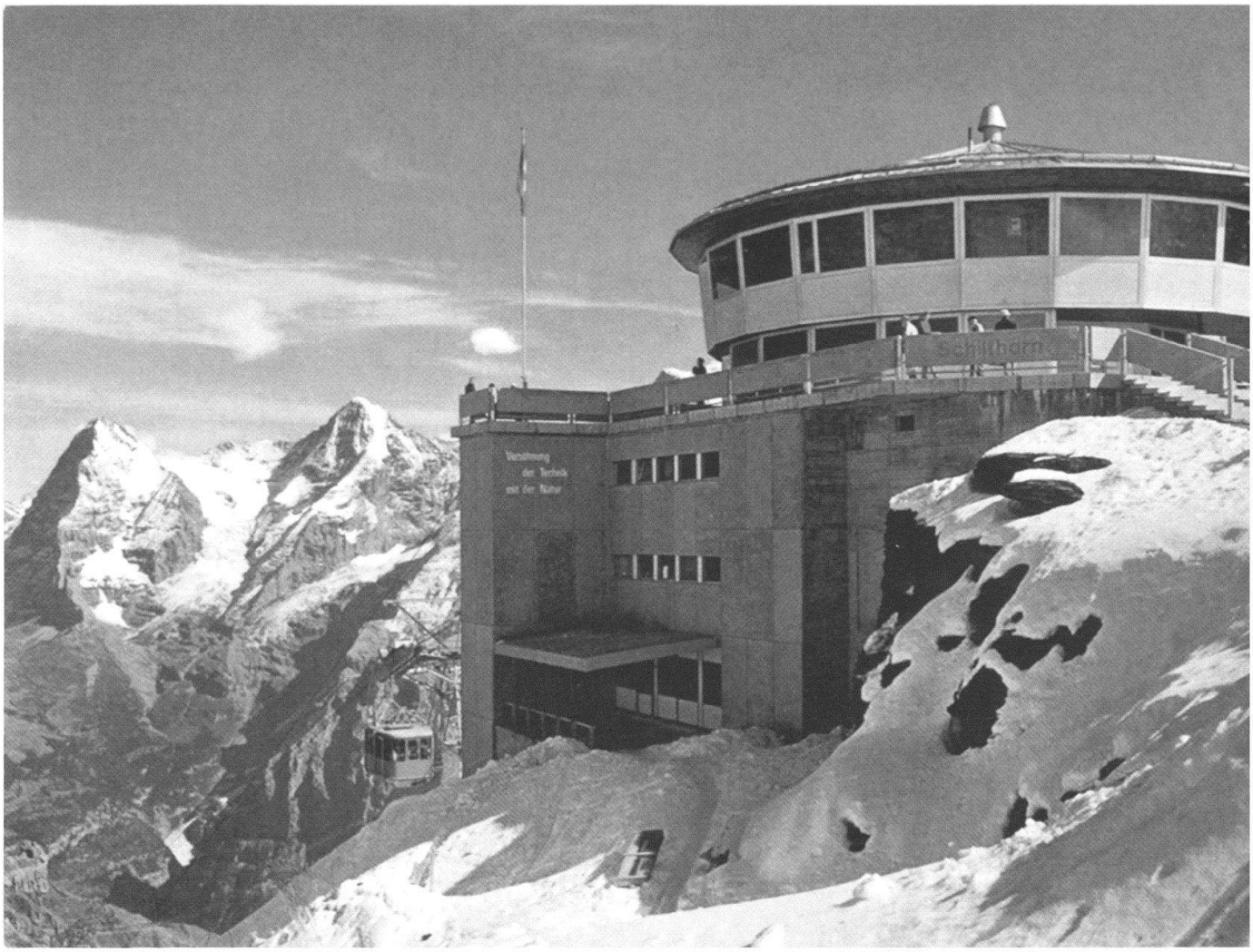


Abb. 7 Fertige Gebäudehülle auf einer ersten Ansichtskarte. Das oberste Geschoss der Gipfelstation stand nach der Eröffnung noch leer. Die Bauseilbahn im Vordergrund musste aus dem Bild wegretouchiert werden. *Ansichtskarte, Colorphoto H. Steinhauer, Interlaken, Nr. 7688, gelaufen (ohne Datum, Briefmarke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

3. Der Bond

«Ah, Mister Bond! We've been expecting you», sagt in manchem Bond-Film der Bösewicht beim Auftauchen des Geheimagenten. James Bond wurde zwar auf dem Schilthorn keineswegs erwartet, kam aber 1968 für die Schilthornbahn wie gerufen. Hinter der Kunstfigur «James Bond» stand die britische Filmgesellschaft *Eon Productions* der beiden Amerikaner Harry Saltzman und Albert R. Broccoli, die mit grossem Aufwand und ebenso grossem Erfolg Bond-Verfilmungen produzierten.[132] In folgenreiche Berührung mit der Bond-Welt kam das Schilthorn, als die Filmproduzenten auf der Suche waren nach einem Drehort für den sechsten Bond-Film, «On Her Majesty's Secret Service» (deutsch: «Im Geheimdienst Ihrer Majestät»).[133] Die gleichnamige Romanvorlage von Ian Fleming aus dem Jahr 1963 ist Teil einer Trilogie mit dem Gegner Ernst Stavro Blofeld. Erster Roman war «Thunderball» (1961), dritter «You Only Live Twice» (1964). Letzterer wurde an zweiter Stelle, vor «On Her Majesty's Secret Service», verfilmt, weil sich im Sommer 1965 kein geeigneter Ort für das Versteck des Bösewichts hatte finden lassen.[134] Die Filmproduzenten benötigten unter anderem einen Ort im Gebirge, der nur durch eine Seilbahn erreichbar war. In Flemings Roman wird Bond ins Oberengadin geflogen, wo auf über dreitausend Metern ein Piz Gloria liegen soll, oberhalb von Pontresina, in der Nähe des Piz Languard (3262 m ü. M.). James Bond reist als vermeintlicher Ahnenforscher Hilary Bray zum abgelegenen Domizil des selbsternannten Grafen de Bleuchamp, der sich, wie vermutet, als Blofeld entpuppt.

Regisseur Peter Hunt und Produktionsdesigner Syd Cain hatten anfangs gehofft, Flemings Piz Gloria basiere auf einem real existierenden Schauplatz.[135] Im Auftrag der Bond-Produzenten reiste der Deutsche Hubert Fröhlich nach Corava, Cortina d'Ampezzo, in die Region von Innsbruck, ins Arlberggebiet, nach St. Moritz mit Diavolezza, Lagalp und Corvatsch und ins Gebiet um Chamonix, ohne eine passende, spektakuläre Bergstation zu finden. Schliesslich traf er am 2. März 1968 in Grindelwald ein, um sich die Jungfrau-Region anzusehen, und fuhr am nächsten Tag auf Empfehlung von Rudolf Egger nach Mürren. Der Concierge des Hotels Adler hatte ihm eine Ansichtskarte der Schilthorn-Gipfelstation gezeigt. «Sie war genau das, was ich gesucht hatte», schrieb Fröhlich später in seiner «Hintergrundgeschichte» zu den Dreharbeiten. «Die Station war ein imposanter Rundbau, dessen fast neues Aluminium sogar auf der Postkarte zu glitzern schien. Als *Herr Egger* mir dann noch sagte, dass sich dieses Gebäude oder ein Teil davon eines Tages drehen würde, wusste ich, dies ist mit grosser Sicherheit der Ort für unseren James-Bond-Film.»[136] Im Gespräch mit Schilthornbahndirektor Paul Eggenberg in Mürren bekam Fröhlich den Eindruck, «dass man von Seiten der Bahn einem eventuellen Dreh des Films

Abb. 8 Curling im Geheimdienst Ihrer Majestät. James Bond als Ahnenforscher auf dem Piz Gloria, umgeben von jungen Frauen aus Blofelds Versuchsklinik. *Pressefoto zu den Dreharbeiten. – SHB-Fotoarchiv, Interlaken.*

sehr positiv gegenüberstehen würde».[137] Eggenberg sagte später, er habe 1968 «alle Hebel in Bewegung gesetzt, damit der Film auf dem Schilthorn gedreht wird».[138] Auch Verwaltungsratspräsident Ernst Feuz, der laut Fröhlich gewöhnlich «etwas verschlossen und abwägend» gewesen sei, sicherte seine uneingeschränkte Unterstützung zu, denn er liess sich überzeugen, «dass der Film ein grosses Plus für sein Unternehmen bedeuten würde».[139] Einige Tage später trafen Regisseur Peter Hunt und zwei Filmarchitekten vor Ort ein. «It's perfect», habe das Verdikt von Hunt gelautet.[140] Trotzdem wollten Hunt und Filmarchitekt Bob Laing mit Fröhlich am nächsten Tag noch nach St. Moritz fahren. Doch auch ihnen gefielen dort, am Schauplatz des Romans, die in Frage kommenden Bahnen im Vergleich zum Schilthorn nicht.

Abb. 9 Actionszene aus «On Her Majesty's Secret Service». Das Gipfelgebäude im Kugel- und Granatenhagel. *Pressefoto. – SHB-Fotoarchiv, Interlaken.*

Die dramatischen Schlüsselszenen des Films mit explosivem Höhepunkt spielen sich im Gipfelgebäude und rund um den fiktiven Berg ab. Regisseur Peter Hunt versuchte, möglichst viele Szenen vor Ort zu drehen, statt in den Pinewood-Studios bei London, und benutzte das Lauterbrunnental, als wäre es eine überdimensionale Studiohalle. Weil der wintersportliche Massentourismusbetrieb am Schilthorn erst am Anlaufen war, konnte er gut so weit zurückgehalten werden, dass er die Dreharbeiten nicht behinderte. Der Gipfel war im Winter 1968/69 während Monaten fürs Publikum gesperrt und das Gelände glich einem «Hexenkessel», wie Paul Eggenberg später schrieb.[141] Die Dreharbeiten rund ums Schilthorn dauerten vom 21. Oktober 1968 bis 17. Mai 1969. Während dieser Zeit war das Hotel Palace von J. Bartlett Morgan die Basis für die 120-köpfige Filmcrew in Mürren. Hu-

Abb. 10 Spuren von James Bond. Nach den Dreharbeiten wurden die Kabinen in oranger Farbe belassen und sie trugen weiterhin Blofelds Wappen. *Ansichtskarte, Gyger, Adelboden, Nr. 2/35857. – Sammlung Daniel Bernet, Bern.*

bert Fröhlich war als Bond-Produktionsleiter eine Grösse in Mürren, «er ist im Dorf herumgewirbelt, hat organisiert und das Unmögliche möglich gemacht», erinnerte sich Peter Feuz, heutiger Direktor der Schilthornbahn.[142]

Neues Geld: Bauen für Bond

Luftseilbahn und Gipfelstation wurden herausgeputzt, fertig- und ausgebaut. Das fehlende Interieur des Drehrestaurants konnten die Filmproduzenten nach ihren Bedürfnissen gestalten, zum grossen Teil in dauerhafter Bauweise für den späteren Tourismusbetrieb. Die steingrauen Bauten auf dem felsigen Birg erhielten einen blauen Fassadenanstrich und die einst «aus ästhetischen Gründen»[143] in unauffälligen Farben gestrichenen Kabinen wurden – unter Protest aus Naturschutzkreisen – orange umgefärbt und mit

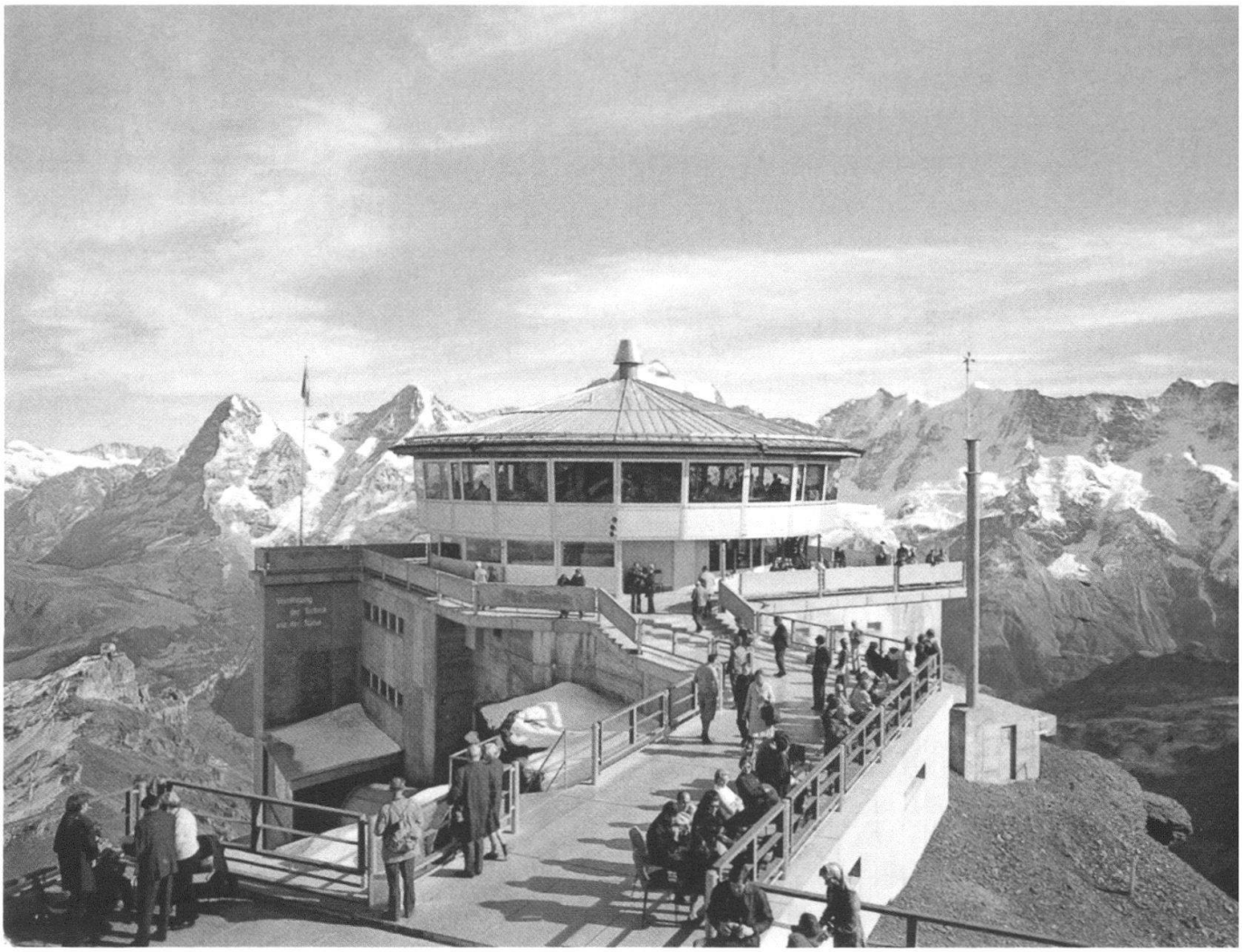


Abb. 11 Überbauter Gipfel. Der Helikopterlandeplatz aus dem Bond-Film wurde zur Aussichtsplattform für Touristen. *Ansichtskarte, Foto R. Krebs, Druck Brügger AG, Meiringen, gelaufen 15.9.1977. – Sammlung Daniel Bernet, Bern.*

dem Blofeld-Wappen versehen.[144] Der Farbwechsel war nur für die Zeit der Dreharbeiten vorgesehen gewesen; es blieb jedoch bei orange bis zum Ersatz der Kabinen im Jahr 1995.[145]

Fläche und Volumen der Anlage auf dem Schilthorn vergrösserten sich erheblich: Die Bond-Produzenten liessen für rund 500 000 Franken einen Helikopterlandeplatz bauen, der nach Abschluss der Dreharbeiten als wertvolle Aussichtsplattform kostenlos in den Besitz der Schilthornbahn überging.[146] Das Grundstück war dazu am 14. Juni 1968 um rund 300 m² erweitert worden. In der positiven Beurteilung des Gesuches vom 21. Mai 1968 hatte der bernische Regierungsrat festgehalten, dass «diese Anlage zur Realisierung des Filmes ‹Im Dienst Ihrer Majestät› der Eon Productions, London, unbedingt notwendig» sei. Dem grossen Filmprojekt komme zweifellos «ungewöhnliche wirtschaftliche und propagandistische Bedeutung zu».[147]

Abb. 12 Bond und die Girls – das Motiv wird heute noch als Ansichtskarte verkauft. Für den Film wurde das unvollendete Drehrestaurant 1968 mit einem luxuriösen Interieur ausgestattet. *Pressefoto der Schilthornbahn AG, Mürren, im Angebot 2008.*

Nicht erst heute wäre ein solcher Bau unmittelbar auf einem Berggipfel höchst umstritten, bereits damals wäre im Normalfall wohl nicht so leicht möglich gewesen, was dank dem finanzintensiven und werbewirksamen Bond-Film ganz leicht und schnell Wirklichkeit wurde. Die Abmachungen zwischen Schilthornbahn und *Eon Productions* basierten auf einem einfachen Vertrag: Das Bahnunternehmen stellte den Drehort zur Verfügung und die Filmproduzenten bezahlten den dauerhaften Ausbau des Gipfelgebäudes sowie alle Transport-, Betriebs- und Personalkosten der Schilthornbahn für die Dreharbeiten.[148] Im Vergleich zu den bereits gedrehten Bond-Filmen sprengten die Ausgaben für die Dreharbeiten in Mürren nicht einmal den üblichen Rahmen. Der filmgerechte An- und Ausbau auf dem Schilthorn kostete die Bond-Produzenten deutlich weniger als etwa allein die Schaffung

des Vulkankraters im vorangegangenen Film «You Only Live Twice».[149] Wie der Verwaltungsrat der Schilthornbahn nach Abschluss der Dreharbeiten zufrieden festhielt, «waren die vertraglichen Vereinbarungen derart, dass finanzielle Sonderbelastungen der Schilthornbahn nicht eintraten».[150]

Im Verwaltungsrat der *Alouette-Holding* waren die Auffassungen über die Bedeutung des Bond-Films als Werbemittel zwar geteilt gewesen.[151] Angesichts einer zu erwartenden «einzigartigen weltweiten Propaganda» wandten sich im Mai 1969 aber Ernst Feuz und Walter Amstutz mit zuversichtlichen Worten an die Aktionäre: «Nachdem das Drehrestaurant auf dem Schilthorngipfel nunmehr für den Gästeverkehr eröffnet werden konnte, darf im Zusammenwirken mit der sonstigen Propaganda mit einem raschen Ansteigen der Bahneinnahmen und der Erträge der Gastbetriebe gerechnet werden.»[152]

Hochbetrieb: Film-Saison im Lauterbrunnental

Das lokale Gewerbe hatte – gegen entsprechende Bezahlung – den Filmproduzenten 1968 jegliche Sonderwünsche erfüllt. Die seit 31 Jahren stillgelegte Bobbahn vom Allmendhubel durchs Blumental wurde wieder hergerichtet.[153] In Mürren wurde sogar ein temporärer Kirchturm errichtet, «um das Dorfbild zu vervollständigen».[154] Der 14 Meter hohe Holzturm war im November im «Blick» zu sehen, allerdings später nicht im fertigen Film. Der «Blick» berichtete damals beinahe täglich aus Mürren: Seit Beginn der Dreharbeiten «‹bondet› es dort», was sich bildlich mit einem Schultornister und Christian von Allmens Kutsche mit der Aufschrift «007» belegen liess. «Kein Schaufenster im ganzen Dorf, in dem nicht eine 007-Plakette oder ein Hinweis-Schild auf die Dreharbeiten hängt.»[155] Der Kurverein verzierte seine Post mit 007-Etiketten.

Mit Blick auf Mürrens Tourismusgeschichte erscheint das Entgegenkommen nicht als etwas Aussergewöhnliches, hatte sich das Dorf doch stets dem Lebensstil seiner Feriengäste angepasst. Das Filmteam bescherte dem Mürrener Gastgewerbe von Oktober bis Dezember 1968 eine dritte Saison. Zwischen dem Auftauchen von *Eon Productions* im März 1968 und den letzten Aufnahmen im Mai 1969 wurde in Mürren in kurzer Zeit enorm viel Geld umgesetzt. Nach dem bereits transportintensiven Bau der Schilthornbahn erlebte der Kurort während einigen Monaten einen Helikopterflugbetrieb in noch grösserem Ausmass, der zugleich den Auftakt zur dauerhaften Helikopterstationierung im Lauterbrunnental für Transport- und Rettungsflüge darstellte.[156]

Der Bond-Film benötigte zahlreiche Statisten und war in der ganzen Region im Gespräch, denn gedreht wurde unter anderem auch im Lauterbrunner Talboden – ein Autorennen auf einer Eisbahn mit 1500 Zuschaue-

rinnen und Zuschauern – und in Grindelwald. Die Dreharbeiten stiessen bei der Schweizer Presse auf reges Interesse. Zu einer Zeit, als Modernität unter anderem Automobilisierung und Strassenbau bedeutete, boten die grosse Schilthornbahn und spektakuläre Aufnahmen für einen Bond-Film dem autofreien Mürren die Möglichkeit, «modern» zu sein.

Hauptrolle: Landschaft im Dienst des Films

Im Geschäftsbericht 1968 wurde befriedigt festgehalten, dass im Film «auch die imposanten Rund- und Fernsichten durch die Schilthornbahn, ihre interessanten Bahnanlagen und das attraktive Drehrestaurant der Gipfelstation zur Geltung» gelangten.[157] In «On Her Majesty's Secret Service» wird die Landschaft als dramatische Kulisse instrumentalisiert: Beim ersten Helikopteranflug auf Piz Gloria mit eingeschobenem Blick auf Gletscherspalten und Lawinenkegel erscheint das Schilthorn buchstäblich überhöht. Auch bei Skiabfahrten in tiefem Pulverschnee schenkte das Filmteam der Ästhetik der Bergwelt besondere Aufmerksamkeit. Die Bond-Produzenten zögerten aber nicht, die Natur bei Bedarf filmgerecht herzurichten. Mit mehreren Versuchen wurde eine fotogene Lawine losgesprengt.[158] Für manche Szenen musste Schnee aus dem Hochgebirge herbeigeschafft werden, damit die Schauplätze trotz des milden Winters 1968/69 den Vorstellungen des Regisseurs entsprachen.[159]

Nach der Weltpremiere am 18. Dezember 1969 fiel die Filmkritik gemischt bis wohlwollend aus.[160] Der längste aller Bond-Filme vermochte nicht mit einer spannenden Geschichte und überraschenden Wendungen zu überzeugen, sondern mit spektakulär gefilmten Verfolgungsjagden. Hier schrieb der ehemalige deutsche Skirennfahrer Willy Bogner als waghalsiger Kameramann auf Spezialskis sogar Filmgeschichte. Die visuell attraktiven Actionszenen in der zweiten Filmhälfte fanden Anklang beim Kinopublikum und der Filmkritik. Die «Frankfurter Allgemeine Zeitung» strich die Stärken des Films klar hervor: «Es ist immer noch der grandiose Ausstattungsfilm, bei dem der Betrachter so recht mit ansehen kann, wie die Millionen Dollar in den Schlund der Produktionsmaschinerie hineingegossen werden. Aber – und dies ist neu – Regisseur Peter Hunt hat bei seinem Filmdebüt nicht mehr auf technisches Raffinement, auf Mikrosender im Absatz und automatische Fallgruben gesetzt, sondern auf harte Action, auf reisserische Spannung. Das bekommt dem Film. [...] Man kennt keine besser gedrehten und gespielten Schlagszenen als die in den ersten grossartig fotografierten fünf Minuten vor dem Vorspann, keine dramatischere Verfolgung auf Skiern oder den Kampf im Bobschlitten zwischen Blofeld und Bond. In diesen Szenen ist der Film auf der Höhe der filmischen Möglichkeiten.»[161]

Die aufwendig inszenierte Gebirgskulisse verlieh dem Film einen wichtigen zusätzlichen, wenn nicht – angesichts des schliesslich eher erfolglosen Hauptdarstellers George Lazenby – hauptsächlichen Wert. Der Film seinerseits verlieh der Bergwelt auch zusätzlichen Wert, indem sie um einen bleibenden Mythos bereichert wurde: den Mythos James Bond. Der skifahrende Bond im Film passte bestens zum propagierten Bild des Schilthorns als Skiberg. Die Ergänzung der gängigen Bergklischees mit dem Bond-Mythos verknüpfte das Schilthorn mit einer Leitfigur der Popkultur, die besser zum neuen Skitourismus zu passen scheint als Albrecht von Haller, Jean-Jacques Rousseau und der althergebrachte Alpenmythos aus Kunst und Literatur. Natur ist im Bond-Film Kulisse und sorgt für Spektakel, was zum touristischen Blick der modernen Skifahrer der 1960er Jahre passte, wo die stille Bewunderung der Berge von Spass und Nervenkitzel verdrängt wurde. Die Verzauberung durch James Bond machte zusammen mit dem monumentalisierten Gipfelpanorama das Schilthorn zu jenem «Magic Mountain», als der es später vermarktet wurde. Die Verbindung mit James Bond wird von der Schilthornbahn heute über die Reklame hinaus gepflegt, indem sie als Sponsor den James-Bond-Club Schweiz unterstützt. Nach Aussage von Peter Feuz besuchen noch heute zahlreiche Touristen dank dem Bond-Film das Schilthorn.[162]

Die Bond-Filme, mit ihrem Helden im Smoking, blieben, trotz politischer, gesellschaftlicher und kultureller «1968er Revolution» und trotz oder wegen ihrer Formelhaftigkeit, auch in den folgenden Jahrzehnten Englands erfolgreichster Filmexport. Sie waren und sind massentauglich. Teil der Bond-Welt werden hiess für das Schilthorn automatisch ein internationales Massenpublikum erreichen. Zudem sind die Bond-Werke über die eigentlichen Filme hinaus ein riesiges multimediales Geflecht.[163] Bei der Flut von Bond-Filmen dürften sich die einzelnen Filme in der breiten Wahrnehmung vermischen. Das Etikett «James-Bond-Drehort» kann in der Schilthorn-Werbung ganz ohne Erläuterungen verwendet werden: Das Schlagwort reicht – und sehr viele Leute vermögen sich darunter etwas vorzustellen: einen Filmhelden, Action, Spektakel, Autos, High-Tech, Sex-Appeal. Selbst wenn nicht der berühmte Sean Connery die Hauptrolle im Piz-Gloria-Bond-Film spielte, erstrahlt das Schilthorn auch in Connerys Glanz, wenn es sich mit dem Attribut «James-Bond-Filmdrehort» schmückt. Mit jedem neuen Bond-Film in den Kinos wurde das Schlagwort über die Jahre immer wieder mit Werbewirkung aufgeladen. Die früheren Bond-Filme laufen auf allen Fernsehkanälen und werden auch im Kino immer wieder aufgenommen.

Durch manche Drehorte waren die Bond-Filme bis heute immer wieder mit der Schweiz verbunden und bereits 1962 hatte die Schweizerin Ursula

Abb. 13 Landschaft, längste Luftseilbahn und James Bond. Prospekte von 1969 für die «neuste touristische Attraktion der Schweiz». Neugierige wurden mit Autocars ab Zürich und Luzern ins Lauterbrunnental geführt. *Faltprospekt Schilthorn, Januar 1969, und Excursion 007, März 1969, beide von Walter Amstutz, De Clivo Press, Zürich. – Volkswirtschaft Berner Oberland, Interlaken. Prospekte aus dem Nachlass der Kunstanstalt Brügger AG, Meiringen.*

Andress als erstes «Bond-Girl» (in «Dr. No») weltweite Berühmtheit erlangt. An keinem Ort war die Präsenz der Filmproduzenten jedoch so stark wie in Mürren und die temporäre Verflechtung von Tourismuswirtschaft und Filmindustrie war hier geradezu einzigartig.

Für die Schilthornbahn als junge Aktiengesellschaft in finanzieller Schieflage kam der Entdeckung durch die Bond-Produzenten geradewegs schicksalhafte Bedeutung zu. Ohne die Gratis-Werbung durch den Bond-

Film ab 1969 hätte sich die Schilthornbahn eine weltweite Bekanntheit nur wesentlich langsamer und mit Geld, das anfangs nicht vorhanden war, erkaufen können. Mit den Bond-Dreharbeiten setzte das Marketing im grossen Stil ein und die Passagierzahlen stiegen rasch an. Beförderte die Luftseilbahn 1968 noch 656 161 Personen (Anzahl der Teilstreckenfahrten), waren es 1969 bereits 984 724 Personen, im folgenden Jahr 9,5 Prozent mehr und 1971 mit 1 430 622 Personen gar 32,7 Prozent mehr als im Vorjahr.[164] Durch die Investitionen der *Eon Productions* hatten die Anlagen auf dem Schilthorngipfel zudem eine willkommene Wertsteigerung erfahren.

4. Das touristische Produkt

Trotz Bond-Etikett lebte die Schilthornbahn seither aber ohne Zweifel immer vor allem von der Lage des Schilthorns, das sich als höchstgelegenes Skigebiet im Berner Oberland anpreisen lässt, das den Touristen einen Panoramablick mit Eiger, Mönch und Jungfrau bietet, der bei guter Fernsicht bis zum Montblanc oder ins Elsass reicht. Das Schilthorn als unspektakulärer Gipfel aus verwittertem Schiefergestein war und ist selber kein Sujet, das massenhaft Bergmaler beflügelt hätte oder als alpine Ikone auf Ansichtskarten taugen würde. Zeigt man das Schilthorn hoch aufragend von seiner imposantesten Seite, fehlt das Hochgebirge im Hintergrund; blickt man umgekehrt über das Schilthorn hinweg Richtung Eiger, erscheint der Gipfel bloss als Grat. Die Gipfelstation mit dem futuristischen Rundbau aus Aluminium – aus naturschützerischer Sicht die Verschandelung der Landschaft – machte den Berg bildlich fassbar und leicht wiedererkennbar. Mit der längsten Luftseilbahn, dem ersten Drehrestaurant auf einem Berg und einem damals spektakulären Film war der Grundstein gelegt für die Vermarktung des touristischen Produkts bis heute. Im Zentrum stand dabei fast immer das Panorama, dessen berühmtester Ausschnitt heute das Gütesiegel «UNESCO-Welterbe Jungfrau-Aletsch» trägt. Bereits 1971 spielte James Bond nur eine Nebenrolle in einer Imagekampagne der Werbeagentur Advico, welche die Eigenheiten des Schilthorns im Claim «Ein Ausflug in tausendundein Erlebnis» zu fassen versuchte.[165] Zweifellos erwies sich Bond über alle Jahre als nützliches Argument zur Unterscheidung der Destination von andern Aussichtspunkten und Skigebieten, genauso wie das Drehrestaurant, das allerdings durch ähnliche Bauten in anderen Tourismusregionen seiner Einzigartigkeit beraubt worden ist. Der Bond-Film kreist um die eindrückliche Bergwelt und das Drehrestaurant setzt die umliegenden Gipfel wörtlich in Szene. Während die Aussicht in Mürren und auf dem Schilthorn echt erlebt und fotografiert werden kann, bleibt Bond weitgehend Symbolkonsum, der vor Ort höchstens mit einem Souvenirkauf

dokumentiert werden kann. Ausschnitte aus «On Her Majesty's Secret Service» werden im 1988–1990 ausgebauten «Touristorama» unter dem ehemaligen Helikopterlandeplatz auf Knopfdruck gezeigt – vorab die rasanten Szenen auf Skis und in der Bobbahn.

Eine kleine Rutschpartie am Schilthorn vermochte die Touristen um 1900 noch zu entzücken, in den 1960er Jahren verlangte das Skiabfahrtsvergnügen den Bau von Skiliften. Mit der Schilthornbahn wurde die Entwicklung vorgespurt, doch der Sessel- und Skiliftbau fand sehr verzögert statt. Während des Luftseilbahnbaus reichte das Geld nur für einen einzigen Bügellift vom Engetal nach Birg, der einen Skibetrieb oberhalb von Schiltgrat, Allmend- und Maulerhubel überhaupt möglich machte. Die Erweiterung des Skigebiets setzte aufwendige Sicherungsmassnahmen und Anpassungen in der Landschaft voraus. Einige der ursprünglich vorgesehenen und angekündigten Abfahrtspisten erwiesen sich als für durchschnittliche Skifahrer zu schwierig. Auf den (im Konzessionsentscheid als Bedingung aufgeführten) Durchstich des Schwarzgrats und damit auf die lange Abfahrt durchs Saustal bis zur Mürrenbahn-Station Grütschalp wurde ganz verzichtet – vorerst wahrscheinlich aus Finanzknappheit, später möglicherweise wegen des Aufwands zur Pistenpräparation oder auch wegen Naturschutzbedenken.[166] Anders als erwartet war die Schilthornbahn vor allem als Sommer- und Herbstausflugsbahn erfolgreich. Erst in den 1980er Jahren stieg der Anteil der Winterfrequenzen stärker gegen die 50-Prozent-Marke, er liegt aber auch heute noch darunter.[167]

Durch stetes Wachstum vermochte die Schilthornbahn alle unabhängig entstandenen Skiliftanlagen der Talseite unter ihrer Führung zu vereinen und übernahm 1998 auch die Allmendhubelbahn. Teile des Unternehmensgewinns von jährlich – seit Ende der 1970er Jahre – rund einer Million Franken wurden in den jüngsten Jahren für eine zunehmende technische Beschneiung und die Erneuerung der Liftanlagen eingesetzt.

Die Schilthornbahn war Ende der 1950er Jahre als ein Werk für die Zukunft angepriesen worden, so wie einst auch die Jungfraubahn den Tourismus in der Region für alle Zeiten garantieren sollte. Trotz weltbekannter Schilthornbahn nahm die touristische Entwicklung Mürrens jedoch keinen explosionsartigen Verlauf und Hotelbauten schossen keineswegs wie Pilze aus dem Boden. Das Wachstum verlagerte sich eher von Hotels zu Ferienwohnungen, was aber wohl eine generelle Entwicklung unabhängig vom Luftseilbahnbau darstellt. Nach sehr hohem Kapitaleinsatz und deutlicher Durststrecke entwickelte sich die Schilthornbahn aber tatsächlich zu einem gewinnbringenden und bis heute erfolgreichen Unternehmen. Das Schilthorn als Aussichtspunkt wurde mit Luftseilbahn und Drehrestaurant zur alpinen Ikone – dank dem Bond-Film von 1969 auf einen Schlag. Und aus der unauffälligen Bau-, später Transportseilbahn auf direkter Linie

von Stechelberg nach Mürren wurde im Lauf der Jahre gar eine zweite eidgenössisch konzessionierte Luftseilbahn, womit heute drei mechanische Transportwege nach Mürren führen.[168]

Die Untersuchung der Vor- und Entstehungsgeschichte hat gezeigt, dass die Schilthornbahn im Gegensatz zu Mister Bond nicht über Nacht in Mürren aufgetaucht war. Finanzkräftige Geschäftsleute mit dem richtigen Projekt waren zur richtigen Zeit vor Ort. Vor allem aber profitierte das Projekt von einer Reihe bestimmter günstiger Umstände der Topografie und der Regionalpolitik, des Zeitgeists, der guten Wirtschaftslage und der Investitionsfreudigkeit, des touristischen Wandels nach dem Zweiten Weltkrieg, der beteiligten Einzelpersonen und Akteurgruppen – und mit James Bond schliesslich auch von glücklichem Zufall. Durch die Steigerung der blossen Bergbesteigung zur Luftseilbahnfahrt zu einem inszenierten Aussichtspunkt mit Drehrestaurant, Sonnenterrasse, berühmtem Bergpanorama, Skigebiet und einer populären Geheimagentengeschichte wurde aus einem unbedeutenden Berg das profilierte touristische Produkt «Schilthorn – Piz Gloria».

Abkürzungen

BAR	Schweizerisches Bundesarchiv, Bern
BLM	Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren
BOB	Berner-Oberland-Bahnen
EAV	Eidgenössisches Amt für Verkehr
EPED	Eidgenössisches Post- und Eisenbahndepartement
JB	Jungfraubahn
LSMS	Luftseilbahn Stechelberg–Mürren–Schilthorn
Newag	Neue Warenhaus AG
OHMSS	«On Her Majesty's Secret Service»
SAS	Schweizerischer Akademischer Ski-Club
SHB	Schilthornbahn
SMA	Standseilbahn Mürren–Allmendhubel
StAB	Staatsarchiv des Kantons Bern
SWA	Schweizerisches Wirtschaftsarchiv, Basel
WAB	Wengernalpbahn

Anmerkungen

SHB-Archiv
Akten aus der Anfangszeit der Schilthornbahn werden im Stationsgebäude in Mürren gelagert. Der Bestand ist nicht durch ein Inventar erschlossen; die hier verwendeten, behelfsmässigen Signaturen beziehen sich auf folgende beschrifteten Ablegeschachteln und Ordner:

M.01	Ordner Alouette-Holding/SHB: Protokolle, Einladungen ab 1964
M.01.01	Kapitel VR und GV
M.01.02	Kapitel VR-Ausschuss
M.01.03	Kapitel VR Alouette-Holding
M.02	Ablegeschachtel Protokolle VR + VRA + GV, 1962–1968

M.02.01	Mappe Protokolle
M.02.02	Mappe Protokolle 1966
M.02.03	Mappe Protokolle GV + VR 1967
M.04	Ablegeschachtel Diverses / Zirkulare, Öffentl. Urkunden, GV + Beschlüsse, Betriebsrechnungen, Finanzielles Budget 1962–64, Budget Jahresabschlüsse –1969
M.04.01	Mappe Zirkulare
M.05	Ordner Finanzierung 1962 (31.12.1962)
M.06	Ordner Div. Korrespondenz, SHB-Alouette
M.07	Schachtel Schilthornbahn / 1969, 1970, 1971
M.08	Ordner Korrespondenz Dr. Weisbrod, J.B. Morgan, Karl Weber, E. Feuz
M.08.01	Kapitel Korrespondenz Dr. Weisbrod/Morgan und E. Feuz
M.08.03	Korrespondenz E. Feuz div.
M.09	Ordner Bart Morgan / ab Sept. 1966 bis 31. Dez. 1970

Dieser Artikel basiert auf Bernet, Daniel: Schilthorn – vom «brachliegenden Kapital» zum «Piz Gloria». Konzessionsstreit, Finanzierung und Bau einer Luftseilbahn 1959–1967 und Bedeutung der James-Bond-Dreharbeiten 1968/69 im Berner Oberland. Lizentiatsarbeit, Historisches Institut, Universität Bern 2006. Vgl. dazu Berner Oberländer, 12.6.2007; Jungfrau Zeitung, 12.6.2007; Bernet, Daniel: Schilthorn – vom «brachliegenden Kapital» zum «Piz Gloria». Konzessionsstreit, Finanzierung und Bau einer Luftseilbahn 1959–1967 und Bedeutung der James-Bond-Dreharbeiten 1968/69 im Berner Oberland. Lizentiatsarbeit bei Prof. Dr. Christoph Maria Merki. In: Berner Historische Mitteilungen 24 (2007), 15f.

[1] Die amtliche Bezeichnung lautet Luftseilbahn Stechelberg–Mürren–Schilthorn, abgekürzt LSMS oder Schilthornbahn.

[2] Zit. nach Strasser, Gottfried: Das Berner Oberland. Mit 40 Illustrationen, 1 Panorama und 1 Karte des Berner Oberlandes. München [1892], 67.

[3] Ebenda, 68.

[4] Zur Entstehungsgeschichte der Mürrenbahn siehe Michel, Hans: Buch der Talschaft Lauterbrunnen, 1240–1949. Geschehnisse und Brauchtum in den Dörfern Lauterbrunnen, Wengen, Mürren, Gimmelwald, Stechelberg und Isenfluh, von den Wassern, Tieren, Pflanzen und der Bergwelt. Interlaken 1950, 456–460 und 475; Strub, Emil: Specialbahnen, insbesondere die Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren. Zürich 1893; Bäschlin, Hans: 50 Jahre Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren. Bern 1941; Gurtner, Verena: Schilthorn umsteigen. Geschichte und Technik der Luftseilbahn. 2. Aufl. Goldswil-Interlaken 1991, 93–99; Feuz, Ernst (Hrsg.): Führer und Heimatkunde von Mürren, 2., erw. Aufl. Mürren 1958, 13; Rossberg, Ralf Roman: Die Jungfrau-Region und ihre Bahnen. Ein Führer durch Landschaft, Geschichte und Technik. Bern 1983, 132–157.

[5] Zur Geschichte der Panoramabilder, Vermessung und Benennung der Berge siehe Caminada, Paul: Pioniere der Alpentopografie. Die Geschichte der Schweizer Kartenkunst. Zürich 2003, 62–69; Ottermann, Stephan: Das Panorama. Die Geschichte eines Massenmediums. Frankfurt am Main 1980; Antonietti, Thomas: Bauern, Bergführer, Hoteliers. Fremdenverkehr und Bauernkultur. Zermatt und Aletsch 1850–1950. Baden 2000, 17–38; Schweizerisches Alpines Museum (SAM); Schweizer Alpen-Club (SAC) (Hrsg.): Augenreisen. Das Panorama in der Schweiz. Bern 2001; Gugerli, David (Hrsg.): Vermessene Landschaften. Kulturgeschichte und technische Praxis im 19. und 20. Jahrhundert. Zürich 1999. Wie in Zermatt eine aussergewöhliche Landschaft als Kapital genutzt wurde, zeigt Merki, Christoph Maria: Eine aussergewöhnliche Landschaft als Kapital. Destinationsmanagement im 19. Jahrhundert am Beispiel von Zermatt. In: Busset, Thomas; Lorenzetti, Luigi; Mathieu, Jon (Hrsg.): Tourismus und kultureller Wandel. Zürich 2004, 181–201.

[6] Feuz (wie Anm. 4), 61f.; Eggenberg, Paul: Geschichten aus der Schilthorn-Region. [o. O.] 1984; National-Zeitung, 4.9.1959.

7 Rossberg (wie Anm. 4), 159; König, Wolfgang: Bahnen und Berge. Verkehrstechnik, Tourismus und Naturschutz in den Schweizer Alpen 1870–1939. Frankfurt a. M. 2000, 160; SHB-Geschäftsbericht 1999, 4–8; Der Bund, 20.9.1999. Zum Wintersport in Mürren siehe Feuz (wie Anm. 4), 64f.; Michel (wie Anm. 4), 482–486.

8 Kopp, Christine: Inferno: Die teuflische Abfahrt. In: SHB-Geschäftsbericht 2003, 8–11.

9 Ebenda, 10.

10 Zit. nach SHB-Geschäftsbericht 1997, 4.

11 König (wie Anm. 7), 161; SHB-Geschäftsbericht 1997, 4–6; The Kandahar Ski Club (Hrsg.): Sir Arnold Lunn. 1888–1974–1988. Oxford 1988.

12 BAR, E8001(C) 1985/199 4 L.21-086, Faltprospekt «Fonds pro Mürren», [1958]. Zum SLL-Kurszentrum in Mürren: Sautter, Erwin A.: SLL-Kurszentrum. In: Feuz (wie Anm. 4), 69–71; Neue Zürcher Zeitung, Nr. 1130, 18.3.1965.

13 Walter Huggler (Hotelier, Mürren), Erwin A. Sautter (Kurdirektor, Mürren), John T. Affentranger (Hoteldirektor, Mürren), Adolf von Allmen (Hotelier, Mürren), Walter von Arx (Direktor der Bahnen im Jungfraugebiet, Interlaken), Ernst Feuz (Direktor bei der Neuen Warenhaus AG, Zürich/Küsnacht), Godi A. Michel (Direktor des Verkehrsvereins Berner Oberland, Interlaken) und Fritz Stäger (Skilehrer und Bergführer, Mürren).

14 BAR, E8001(C) 1972/152 63 L.21-093, Konzessionsgesuch für die Luftseilbahn Allmendhubel–Engetal, 13.7.1959.

15 Kaech, Arnold: Gottlieb «Godi» Michel, 1903–1985. In: Der Schneehase. Jahrbuch des Schweizerischen Akademischen Ski-Clubs SAS 33 (1984–1986), 261f.

16 BAR (wie Anm. 14), Protokoll Aussprache Regierungsrat des Kantons Bern und Initiativkomitee Luftseilbahn Mürren–Engetal, 19.8.1960.

17 Agenturmeldung, z.B. im Berner Tagblatt, 2.9.1959; Aargauer Tagblatt, 1.9.1959.

18 BAR (wie Anm. 14), Protokoll Aussprache Regierungsrat des Kantons Bern und Initiativkomitee Luftseilbahn Mürren–Engetal, 19.8.1960.

19 BAR, E8001(C) 1985/199 5 L.21-086, Bericht und Antrag der Kommission für Bergbahnen an das EPED zu den Luftseilbahnprojekten Allmendhubel–Engetal und Stechelberg–Gimmelwald–Mürren–Birg–Schilthorn, 2.3.1961.

20 BAR (wie Anm. 12), Bericht der BOB, BLM, SMA, WAB und JB an das EPED zum Luftseilbahnprojekt Stechelberg–Gimmelwald–Mürren–Birg–Schilthorn, 16.3.1960.

21 BAR (wie Anm. 12), Konzessionsgesuch Luftseilbahn Stechelberg–Gimmelwald–Mürren–Schilthorn, September 1959/3.10.1959; Technische Beschreibung Luftseilbahn Stechelberg–Gimmelwald–Mürren–Schilthorn, 31.8.1959 (Beilage zum Konzessionsgesuch); Schreiben des Gemeinderats Lauterbrunnen an die Eisenbahndirektion des Kantons Bern, 27.4.1960.

22 BAR (wie Anm. 12), Finanzplan und Erfolgsberechnung für das Projekt einer Luftseilbahn Stechelberg–Gimmelwald–Mürren–Schilthorn, September 1959 (Beilage zum Konzessionsgesuch).

23 BAR (wie Anm. 12), Konzessionsgesuch Luftseilbahn Stechelberg–Gimmelwald–Mürren–Schilthorn, September 1959/3.10.1959.

24 National-Zeitung, 4.9.1959.

25 Pressedossier zur Generalversammlung 2005, abtretende Verwaltungsräte (Sammlung Daniel Bernet, Bern).

26 BAR (wie Anm. 19), Protokoll Sitzung EPED und EAV mit Initiativkomitee Schilthornbahn, 29.9.1961.

27 BAR (wie Anm. 19), Bericht des Eidgenössischen Instituts für Schnee- und Lawinenforschung an das Initiativkomitee Schilthornbahn, 26.5.1961; Schreiben des Initiativkomitees Schilthornbahn an das EPED, 17.8.1961; Protokoll Sitzung EPED und EAV mit Initiativkomitee Schilthornbahn, 29.9.1961; Welz, Alfons: Die Schilthornbahn. In: Glasers Annalen. Zeitschrift für Eisenbahnwesen und Verkehrstechnik, 91 (1967) Nr. 5, 145–150; Zuberbühler, Paul: Die Schilthornbahn. Eine Luftseilbahn im Berner Oberland. 1. Teil: Die seilbahn-technische Ausrüstung. In: Schweizerische Bauzeitung, Nr. 26, 29.6.1967 (85. Jg.), 497–502.

[28] Zu den Bauten: Welz (wie Anm. 27).
[29] Erb, Fritz: Die Entstehungsgeschichte der Schilthornbahn. Typoskript, [Mürren 1967], 60.
[30] Zum Bau und den Schwierigkeiten der Arbeiten siehe Die neue Schilthornbahn. Baustellen in extremer Lage. In: Schweizer Baublatt, Nr. 47, 13.6.1967 (78. Jg.), 1–5.
[31] SHB-Archiv, M.04.01, Schreiben von Ernst Feuz an den VR, Dezember 1962; 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 88. Für spätere Architekturarbeiten war der Architekt Adolf Fritz Feuz verantwortlich, unter anderem für Umbau des Restaurants Birg (1983), Ausbau des Hotels Alpenruh (1985), Erweiterung des Gipfelgebäudes (1988–1990), Planung des Ausbaus «Rund um die Schilthornhütte» (1989–1991) und Bau der Sesselbahnen Muttleren und Kandahar (1993). SHB-Geschäftsbericht 1993, 7.
[32] SHB-Archiv, M.06, Schreiben von Ernst Feuz an J. Bartlett Morgan, 8.8.1968; Neue Zürcher Zeitung, Nr. 2836, 29.6.1967.
[33] SHB-Archiv, M.01.01, Protokoll der Generalversammlung vom 10.7.1965; M.09, Schreiben von Ernst Feuz an J. Bartlett Morgan, 3.2.1965; Eggenberg (wie Anm. 31), 91.
[34] Die Tat, 15.9.1959.
[35] Der Bund, 25.9.1959.
[36] Die Tat, 19.9.1959.
[37] Der Bund, 25.9.1959.
[38] Vaterland, 19.4.1960; BAR (wie Anm. 19), Konzessionsentscheid des EPED, 17.4.1961. Argumentation auch im Konzessionsgesuch: BAR (wie Anm. 12), Konzessionsgesuch Luftseilbahn Stechelberg–Gimmelwald–Mürren–Schilthorn, September 1959/3.10.1959.
[39] Sport, 11.9.1959.
[40] Die Tat, 19.9.1959.
[41] Der Bund, 26.10.1959.
[42] Neue Zürcher Zeitung, Nr. 2768, 19.8.1960.
[43] Der Bund, 11.8.1960. Zur Geschichte der Ortschaft: Buchs, Hans: Aus der Schul- und Dorfchronik Stechelberg. Interlaken 2002; Buchs, Hans: Stechelberg. In: Graf (wie Anm. 31), 210–226; Bissegger, Edwin: Stechelberg als Kurort. In: Graf (wie Anm. 31), 228f.
[44] Berner Tages-Nachrichten, 1.9.1959.
[45] Zum Berner Heimatschutz: Junker, Beat: Geschichte des Kantons Bern seit 1798. Bd. 3: Tradition und Aufbruch, 1881–1995. Bern 1996, 134–137. Zum Schweizer Heimatschutz: Bundi, Madlaina: 100 Jahre Schweizer Heimatschutz. Chronik. Zürich 2004; Walter, François: Bedrohliche und bedrohte Natur. Umweltgeschichte der Schweiz seit 1800. Zürich 1996, 73, 171, 179; Pfister, Christian: Im Strom der Modernisierung. Bevölkerung, Wirtschaft und Umwelt 1700–1914. Bern 1995, 333; König (wie Anm. 7), 103–124. Zu den Wurzeln des Heimatschutzes und insbesondere zum Kampf gegen eine 1906 projektierte Matterhornbahn: König (wie Anm. 7), 125–133.
[46] Berner Tagblatt, 4.12.1964.
[47] SHB-Archiv, M.02.02, Protokoll der Verwaltungsratssitzung vom 5.12.1966 (I).
[48] Ebenda; BAR (wie Anm. 12), Bericht der Forstdirektion an die Eisenbahndirektion des Kantons Bern zu den Konzessionsgesuchen Luftseilbahn Stechelberg–Gimmelwald–Mürren–Birg–Schilthorn und Allmendhubel–Engetal, 31.3.1960; BAR (wie Anm. 19), Konzessionsentscheid des EPED, 17.4.1961; SHB-Archiv, M.04.01, Zirkular Nr. 6 an die Aktionäre, Ende Mai 1965.
[49] BAR (wie Anm. 12), Bericht der Forstdirektion an die Eisenbahndirektion des Kantons Bern zu den Konzessionsgesuchen Luftseilbahn Stechelberg–Gimmelwald–Mürren–Birg–Schilthorn und Allmendhubel–Engetal, 31.3.1960; BAR (wie Anm. 19), Konzessionsentscheid des EPED, 17.4.1961; BAR (wie Anm. 12), Schreiben der Kantonspolizei Bern an das EPED, 16.3.1961.
[50] Walter (wie Anm. 45), 179.
[51] Moser, Patrick: «So wird die Jungfrau zur Demoiselle gemacht». Projektierung und Bau der Jungfraubahn. Zürich 1997; Gugerli, David: Wie die Jungfrau zu ihrer Bahn gekom-

men ist. Technische Naturbeherrschung an einer anthropomorphisierten Landschaft. In: Kunst + Architektur 48 (1997) Nr. 1, 42–55; Gurtner, Verena: Jungfrau express. Mit der Jungfraubahn ins Hochgebirge. 9. Aufl. Goldswil-Interlaken 1992; Inäbnit, Florian: Jungfraubahn. Die Linie Kleine Scheidegg–Jungfraujoch der Jungfraubahnen. Leissigen 2003.

52 StAB, BB 06.8.261, [Konzessionsgesuch] Initiativ-Komitee Luftseilbahn Wengen–Männlichen, 25.3.1950. Zur Luftseilbahn Wengen–Männlichen Luftseilbahn Wengen–Männlichen AG (Hrsg.): 25 Jahre Luftseilbahn Wengen–Männlichen AG, 1954–1979. Wengen 1979.

53 Die Tat, 19.9.1959. Im Konzessionsgesuch schrieben die Initianten von einem der «grössten Parkplätze der Schweiz»: BAR (wie Anm. 12), Konzessionsgesuch Luftseilbahn Stechelberg–Gimmelwald–Mürren–Schilthorn, September 1959/3.10.1959.

54 Schweizerische Handels-Zeitung, Nr. 13, 29.3.1962.

55 SWA, Verkehr B 623, Emissionsprospekt für die Gründung einer Aktiengesellschaft und Einladung zur Aktienzeichnung Schilthorn-Bahn, Luftseilbahn Stechelberg–Gimmelwald–Mürren–Schilthorn. [Zürich 1961], 2.

56 BAR (wie Anm. 12), Schreiben des ACS an Willy Spühler, 14.3.1961.

57 Für die Untersuchung war – neben Artikelsammlungen in den Dossiers des Bundesarchivs in Bern und des Archivs der Schilthornbahn in Mürren – das Schweizerische Wirtschaftsarchiv (SWA) in Basel besonders wertvoll, wo eine umfangreiche Artikelsammlung zur Schilthornbahn zur Verfügung steht: SWA, Verkehr B 623.

58 Mit dem Grundstück für die Station Mürren gelangte das Hotel Restaurant Alpenruh in den Besitz der Schilthornbahn, siehe SHB-Archiv, M.04.01, Zirkular Nr. 5 an die Aktionäre, Januar 1965; SHB-Geschäftsbericht 1965, 4; Erb (wie Anm. 29), 57. Die Schilthornbahn übernahm schrittweise Transportanlagen und ist seit 1998 Betreiberin des gesamten Skigebiets Mürren-Schilthorn, mit Ausnahme der Mürrenbahn, siehe SHB-Geschäftsbericht 1998, 2; SHB-Geschäftsbericht 1999, 4–8; Der Bund, 20.9.1999.

59 Neue Zürcher Zeitung, Nr. 2642, 4.9.1959.

60 Ab 1963 Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED), heute Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK).

61 Die schweizerische Konzessionierungspolitik stützte sich 1959 auf das Bundesgesetz betreffend den Postverkehr (PVG) vom 2.10.1924, die Verordnung betreffend die Konzessionierung und die Kontrolle von Automobilunternehmungen, Aufzügen und Luftseilbahnen vom 18.9.1906 sowie die Vollzugsverordnung I vom 23.12.1955, welche in Art. 3, Abs. 1 die Konzessionierungsgrundsätze festlegte. Zum Vorgehen bei der Projektierung von Luftseilbahnen Zuberbühler (wie Anm. 27), 497.

62 SHB-Archiv, Protokoll der Generalversammlung vom 27.6.1966.

63 Pressemitteilung von Erwin A. Sautter in Basler Nachrichten, 21.7.1959, und in weiteren Zeitungen; BAR (wie Anm. 12), Konzessionsgesuch Luftseilbahn Stechelberg–Gimmelwald–Mürren–Schilthorn, September 1959/3.10.1959. Wie damals versprochen, wurde 1966/1967 die Jungfrau-Lodge als Dependence des benachbarten Hotels Jungfrau tatsächlich gebaut.

64 StAB (wie Anm. 52), Schreiben der Eisenbahndirektion des Kantons Bern an Erwin A. Sautter, 20.11.1956; Sport, Nr. 111, 11.9.1959; Berner Tagwacht, 24.3.1960.

65 BAR (wie Anm. 19), Konzessionsentscheid des EPED, 17.4.1961.

66 BAR (wie Anm. 12), Bericht des Regierungsrats des Kantons Bern an das EPED zu den Konzessionsgesuchen für Luftseilbahnen im Schilthorngebiet, 7.10.1960.

67 Pressekonferenz vom 31.8.1959 in Mürren: Volkszeitung, 1.9.1959; St. Galler Tagblatt, 2.9.1959; Der Bund, 1.9.1959; Neue Zürcher Zeitung, Nr. 2642, 4.9.1959; Sport, Nr. 111, 11.9.1959.

68 Zur Situation und Erschliessung von Gimmelwald: Juillerat, Charles; Moeschler, Siegfried; Burkardt, Roland: Konsequenzen der verkehrsmässigen Erschliessung für das Bergdorf Gimmelwald – Versuch einer Entwicklungsplanung. Bern 1966.

[69] Zu Arnold Lunn siehe Amstutz, Walter: Portrait of a pioneer: Sir Arnold Lunn, 1888–1974. The Arnold Lunn memorial lecture held under the auspices of the Ski Club of Great Britain and the Alpine Ski Club, London, May 10th 1979. Dübendorf 1979; The Kandahar Ski Club (Hrsg.): Sir Arnold Lunn. 1888–1974–1988. Oxford 1988. Zur britischen Ski- und Skiclubgeschichte in Mürren siehe Lunn, Arnold: The Kandahar Story. A tribute on the occasion of Mürren's 60th ski-ing season. London 1969; Kaech, Arnold: The golden age of British skiing and the «Bergler». Arnold Lunn memorial lecture, November 27th 1984, Reprint from the Kandahar Review for the Schilthornbahn AG. Mürren [o. J.]; Lunn, Arnold: The Bernese Oberland. 2. Aufl. London 1973, 85.

[70] Zum Luftseilbahnprojekt vom 7.8.1906 unter der Leitung von Fritz von Allmen (Hotel Edelweiss), welches vom EPED mit genereller Begründung abgelehnt wurde, siehe Gurtner (wie Anm. 4), 55–60; Buchs (wie Anm. 43), 89; Graf, Christian: Geschichte der Talschaft Lauterbrunnen. Bd. 2: Neuzeit I. 1798 bis um 1980. Lauterbrunnen 1988, 90. Zum Gedankenspiel mit einer Transportseilbahn Stechelberg–Mürren in der Zwischenkriegszeit ebenda, 129.

[71] BAR (wie Anm. 12), Bericht der BOB, BLM, SMA, WAB und JB an das EPED zum Luftseilbahnprojekt Stechelberg–Gimmelwald–Mürren–Birg–Schilthorn, 16.3.1960.

[72] BAR (wie Anm. 19), Konzessionsentscheid des EPED, 17.4.1961; Konzession für eine Luftseilbahn Stechelberg–Gimmelwald–Mürren–Schilthorn vom 23.10.1961.

[73] StAB (wie Anm. 52), Konzession für eine Luftseilbahn von Wengen nach dem Männlichen, 14.2.1951, Art. 10.

[74] BAR (wie Anm. 12), Bericht der BOB, BLM, SMA, WAB und JB an das EPED zum Luftseilbahnprojekt Stechelberg–Gimmelwald–Mürren–Birg–Schilthorn, 16.3.1960; Konzessionsgesuch Luftseilbahn Stechelberg–Gimmelwald–Mürren–Schilthorn, September 1959/3.10.1959; BAR (wie Anm. 19), Konzessionsentscheid des EPED, 17.4.1961.

[75] Basler Nachrichten, 19.4.1960.

[76] BAR (wie Anm. 12), Protokoll Sitzung EPED und EAV mit Initiativkomitees, BLM und SMA über die Konkurrenzprobleme, 22.3.1961; Schweizerische Handels-Zeitung, Nr. 28, 12.7.1962; Basellandschaftliche Zeitung, 24.7.1962; St. Galler Tagblatt, 25.7.1962.

[77] BAR (wie Anm. 12), Bericht des Regierungsrats des Kantons Bern an das EPED zu den Konzessionsgesuchen für Luftseilbahnen im Schilthorngebiet, 7.10.1960.

[78] BAR (wie Anm. 12), Bericht des EAV an das EPED zu den Luftseilbahnprojekten Allmendhubel–Engetal und Stechelberg–Mürren–Schilthorn, 23.1.1961.

[79] BAR (wie Anm. 19), Bericht und Antrag der Kommission für Bergbahnen an das EPED zu den Luftseilbahnprojekten Allmendhubel–Engetal und Stechelberg–Gimmelwald–Mürren–Birg–Schilthorn, 2.3.1961; BAR (wie Anm. 12), Schreiben des Delegierten für Wirtschaftsfragen des EPED an das EPED, 16.2.1961; Protokoll Sitzung EPED und EAV mit Initiativkomitees, BLM und SMA über die Konkurrenzprobleme, 22.3.1961.

[80] Zur Abwehrfront gegen die ersten Luftseilbahnen in der Schweiz: König (wie Anm. 7), 176, 182–184, 186–195, 197–203.

[81] StAB (wie Anm. 52), Schreiben der Eisenbahndirektion des Kantons Bern an Erwin A. Sautter, 20.11.1956.

[82] BAR (wie Anm. 12), Bericht der BOB, BLM, SMA, WAB und JB an das EPED zum Luftseilbahnprojekt Stechelberg–Gimmelwald–Mürren–Birg–Schilthorn, 16.3.1960; BAR (wie Anm. 14), Protokoll Aussprache Regierungsrat des Kantons Bern und Initiativkomitee Luftseilbahn Mürren–Engetal, 19.8.1960.

[83] StAB (wie Anm. 52), Schreiben von Erwin A. Sautter an die Eisenbahndirektion des Kantons Bern, 30.10.1956; Schreiben der Eisenbahndirektion des Kantons Bern an Erwin A. Sautter, 20.11.1956; BAR, E8001(C) 1969/251 154 L.21-64, Konzessionsgesuch für eine Luftseilbahn Stechelberg–Gimmelwald; Buchs (wie Anm. 43), 89; BAR, E8001(C) 1969/251 154 L.21-64, Schreiben des EPED an die Genossenschaft vom 30.4.1959; BAR (wie Anm. 12), Protokoll Aussprache Regierungsrat des Kantons Bern und Initiativkomitee Schilthornbahn, 19.8.1960.

[84] Der Bund, 17.2.1960.
[85] Sport, Nr. 111, 11.9.1959; BAR (wie Anm. 12), Konzessionsgesuch Luftseilbahn Stechelberg–Gimmelwald–Mürren–Schilthorn, September 1959/3.10.1959.
[86] StAB (wie Anm. 52), [Konzessionsgesuch] Initiativ-Komitee Luftseilbahn Wengen–Männlichen, 25.3.1950.
[87] BAR (wie Anm. 12), Bericht des Regierungsrats des Kantons Bern an das EPED zu den Konzessionsgesuchen für Luftseilbahnen im Schilthorngebiet, 7.10.1960.
[88] Basler Nachrichten, 19.4.1960.
[89] BAR (wie Anm. 12), Schreiben von Ernst Feuz, Initiativkomitee Schilthornbahn, an den Regierungsrat des Kantons Bern, 16.6.1960.
[90] Der Bund, 17.6.1965. Zitat aus einem «Special-Führer» von Mürren für Gäste des Grand Hotel und Kurhaus, um 1900.
[91] SHB-Archiv, M.05, Schreiben von J. Bartlett Morgan an Karl Weber, 30.11.1961.
[92] SHB-Archiv, M.05, Schreiben von J. Bartlett Morgan an Karl Weber, 22.11.1961 (II).
[93] Neben Morgan sollten Don Steward Patterson, John E. Smith, Heward H. Stikeman und A. S. McMurtry die beiden kanadischen Gesellschaften Morgan Trust Company (Montreal) und Morgan Estate Holdings Limited (Montreal) vertreten. SHB-Archiv, M.05, Schreiben von J. Bartlett Morgan an Karl Weber, 22.11.1961.
[94] SHB-Archiv, M.05, Schreiben von Karl Weber an J. Bartlett Morgan, 14.12.1961.
[95] SHB-Archiv, M.05, Schreiben von J. Bartlett Morgan an Karl Weber, 27.11.1961.
[96] SHB-Archiv, M.08.01, Schreiben von Karl Weber an Hubert Weisbrod, 22.1.1964.
[97] SHB-Archiv, M.01.03, Protokoll der Verwaltungsratssitzung der Alouette-Holding vom 29.8.1969; M.06, Schreiben von J. Bartlett Morgan an Karl Weber, 9.6.1966; Wer unter uns war bei der Gründung des SAS mindestens 10 Jahre alt? In: Der Schneehase. Jahrbuch des Schweizerischen Akademischen Ski-Clubs SAS, Nr. 34, 1986–1990, 111.
[98] SHB-Archiv, M.06, Aktennotiz betreffend Beteiligungsverhältnis bei der Alouette-Holding SA, 24.12.1965.
[99] SHB-Archiv, M.09, Schreiben von Ernst Feuz an J. Bartlett Morgan, 8.8.1968.
[100] SHB-Archiv, M.02.01, Protokoll der Gründungsversammlung der Schilthornbahn AG, 28.4.1962.
[101] Neue Zürcher Zeitung, Nr. 2642, 4.9.1959; BAR (wie Anm. 12), Schreiben von Arnold Lunn an Willy Spühler, [März 1961].
[102] Feuz, Ernst (Hrsg.): Führer und Heimatkunde von Mürren, Mürren 1934; neu aufgelegt, als Mürren «100 Jahre Kurort» feierte: Feuz (wie Anm. 4).
[103] Die SAS-Mitglieder waren ursprünglich Bergsteiger und Skialpinisten. Zum SAS und seinem Ursprung im Akademischen Alpenclub Bern siehe Wyss, Jörg: Quod erat demonstrandum. In: Der Schneehase. Jahrbuch des Schweizerischen Akademischen Ski-Clubs SAS, Nr. 32, 1981–1983, 185f.; Amstutz, Walter: 60 Jahre SAS, 1924–1984. Reminiszenzen und Gedanken eines Gründers. In: Der Schneehase. Jahrbuch des Schweizerischen Akademischen Ski-Clubs SAS, Nr. 33, 1984–1986, 207f.
[104] Rutschmann, Verena: Fortschritt und Freiheit. Nationale Tugenden in historischen Jugendbüchern der Schweiz seit 1880. Zürich 1994, 202; Marti-Weissenbach, Karin: Eggenberg, Paul. In: Historisches Lexikon der Schweiz (elektronische Publikation), Version vom 8.9.2004, URL: http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D11766.php; Der Bund, 21.6.2003; Sportbahn Beatenberg–Niederhorn (Hrsg.): Geschäftsbericht 2004, Beatenberg 2005, 2; SHB-Archiv, M.02.02, Protokoll der Verwaltungsratssitzung vom 5.12.1966 (I); M.01.01, Protokoll der Verwaltungsratssitzung vom 26.7.1971 (II) und 6.9.1971; SHB-Geschäftsbericht 1981, 3.
[105] KBM, Faltprospekt «Schilthorn», Januar 1969, Dr. Walter Amstutz, De Clivo Press, Zürich. Der Text entspricht der Fassung von 1967.
[106] SHB-Archiv, M.09, Schreiben von M. Rosenkranz (Rechtsanwalt) an Ernst Feuz, 4.3.1970.
[107] BAR (wie Anm. 12), Schreiben der Allmendgenossenschaft Mürren an Bundesrat Giuseppe Lepori, 29.11.1959.

108 SHB-Archiv, M.06, Schreiben von Ernst Feuz an J. Bartlett Morgan, 8.8.1968.

109 SHB-Archiv, M.02.01, Bau- und Finanzausschuss-Protokoll, 5.5.1964.

110 SHB-Archiv, M.06, Schreiben von Karl Weber an Hubert Weisbrod, 22.1.1964; Schreiben von Hubert Weisbrod an Hans Schwarzenbach, 27.1.1964; M.02.01, Bau- und Finanzausschuss-Protokoll, 5.5.1964; M.04.01, Zirkular Nr. 5 an die Aktionäre, Januar 1965.

111 StAB, BB 06.8.262, Regierungsratsprotokoll, 10.12.1965; SHB-Archiv, M.01.01, Protokoll der Generalversammlung vom 27.06.1966.

112 Finanz und Wirtschaft, Nr. 26, 5.4.1978; SHB-Geschäftsbericht 1963; Erb (wie Anm. 29), 64.

113 Von Roll AG (Hrsg.): Geschichte der Ludwig von Roll'schen Eisenwerke. Bd. 2: Das Unternehmen Von Roll AG. Zürich 1973, 42–46. Zur Geschichte der Luftseilbahnen siehe auch König (wie Anm. 7), 175–203; Tschofen, Bernhard: Die Seilbahnfahrt. Gebirgswahrnehmung zwischen klassischer Alpenbegeisterung und moderner Ästhetik. In: Pöttler, Burkhard; Kammerhofer-Aggermann, Ulrike (Hrsg.): Tourismus und Regionalkultur. Referate der Österreichischen Volkskundetagung 1992 in Salzburg. Wien 1994, 107–127. Zeitgenössisches Übersichtswerk für die Schweiz: Röthlisberger, Peter W. (Hrsg.): Bergbahnen der Schweiz. Siebnen 1959.

114 Schlagwort zitiert in Schweizer Hotel-Revue, 17.9.1959.

115 SWA (wie Anm. 55), Emissionsprospekt für die Gründung einer Aktiengesellschaft und Einladung zur Aktienzeichnung Schilthorn-Bahn, Luftseilbahn Stechelberg–Gimmelwald–Mürren–Schilthorn. [Zürich 1961], 5; Von Roll AG (wie Anm. 113), 44, 193, 209, 213.

116 SHB-Archiv, M.02.01, Protokoll der Verwaltungsratssitzung vom 10.5.1963.

117 Zur ersten Aktienkapitalerhöhung SHB-Archiv, M.06, Schreiben der SKA an die Schilthornbahn, 10.5.1963. Zur zweiten Aktienkapitalerhöhung SHB-Geschäftsbericht 1965; SHB-Archiv, M.06, Schreiben von Ernst Feuz an den Finanzausschuss, 4.9.1964; Schreiben von Hans R. Schwarzenbach an J. Bartlett Morgan, 9.11.1965 (enthielt eine Rücktrittsankündigung, die aber per Telefon zurückgezogen wurde). Zur dritten Aktienkapitalerhöhung siehe SHB-Archiv, M.06, Schreiben der Schilthornbahn an R. Ulrich, Präsident der Generaldirektion der Von Roll AG, 25.11.1965.

118 SHB-Archiv, M.05, Schreiben von J. Bartlett Morgan an Karl Weber, 30.11.1961; Schreiben von J. Bartlett Morgan an Ernst Feuz, 6.3.1962; M.06, Schreiben von Hans R. Schwarzenbach an J. Bartlett Morgan, 9.11.1965; Schreiben von Hans R. Schwarzenbach an Sigmund Wolf, 18.11.1965; Schreiben von Ernst Feuz an Paul Zuberbühler, 8.6.1966; M.01.01, Protokoll der Verwaltungsratssitzung vom 27.6.1966 (I und II); Erb (wie Anm. 29), 64.

119 SHB-Archiv, M.01.01, Protokoll der Verwaltungsratssitzung vom 27.6.1966 (II).

120 SHB-Archiv, M.06, Aktennotiz, Besprechung im Hotel Jungfrau, Mürren, anlässlich der Besichtigung der SHB vom 28.9.1965.

121 Zum Engagement der Von Roll AG: SHB-Archiv, M.06, Schreiben der Schilthornbahn an R. Ulrich, Präsident der Generaldirektion der Von Roll AG, 25.11.1965; Schreiben der Von Roll AG an Ernst Feuz, [ohne Datum, kurz nach dem 25.11.1965].

122 SHB-Archiv, M.01.01, Bauausschuss-Protokoll, 29.6.1964; M.08.03, Schreiben von Karl Weber an Ernst Feuz, 10.2.1966.

123 SHB-Archiv, M.06, Schreiben von Karl Weber an die Schilthornbahn, 12.5.1966.

124 SHB-Archiv, M.08.03, Schreiben von Karl Weber an den VR der Schilthornbahn, 14.6.1966.

125 SHB-Archiv, M.01.01, Protokoll der Generalversammlung vom 27.06.1966.

126 Thuner Tagblatt, 13.6.1997.

127 SHB-Archiv, M.02.02, Protokoll der Verwaltungsratssitzung vom 12.5.1966; M.04.01, Zirkular Nr. 10 an die Aktionäre, [ohne Datum, vor Mitte Juni 1967]; M.02.03, Protokoll der Sitzung des Verwaltungsratsausschusses vom 23.8.1967; M.01.03, Protokoll der Verwaltungsratssitzung der Alouette-Holding vom 10.5.1969.

128 SHB-Archiv, M.02.03, Protokoll der Verwaltungsratssitzung vom 30.10.1967.
129 SHB-Geschäftsberichte 1965–1968.
130 SHB-Geschäftsbericht 1969.
131 SHB-Archiv, M.01.02, Protokoll der Sitzung des Verwaltungsratsauschusses vom 5.12.1969.
132 Cork, John; Scivally, Bruce: James Bond. Die Legende von 007. Bern 2002. In enger Zusammenarbeit mit den Filmemachern erzählen die Autoren die Entwicklung des Phänomens James Bond von seiner literarischen Geburt 1952 über die Agentengläubigkeit der 1960er Jahre, die politischen Minenfelder der 1970er und 1980er Jahre bis zur neuen Weltordnung der 1990er Jahre und zum 40. Jahrestag des ersten Bond-Films 2002. Auf eine Bibliografie von 198 Titeln, die sich in irgendeiner Weise mit dem Phänomen «James Bond» befassen, verweist Tesche, Siegfried: Das grosse James-Bond-Buch. Berlin 1999.
133 Spielfilm «On Her Majesty's Secret Service» (Grossbritannien 1969), DVD-Ausgabe, erschienen am 3.11.2003, MGM Home Entertainment (Europe) Ltd., Nr. 16206DVD. Deutsche Fassung des Romans: Fleming, Ian: 007 James Bond im Dienst Ihrer Majestät. Bern 1976. Zum Roman siehe etwa Tesche (wie Anm. 132), 59–61.
134 Cork/Scivally (wie Anm. 132), 114f.; Chapman, James: Licence to thrill. A cultural history of the James Bond films. London 1999, 128f.
135 Zu den Dreharbeiten erschien ein Artikel in: 007 Magazine. The Publication of the James Bond 007 Fan Club, Nr. 27, Oktober 1994. Hier ohne Seitenzahlen zitiert nach der elektronischen Fassung in: http://www.ohmss.ohmss-007.com/print_jbifcohmssmagazine.html (19.3.2006). Die Spezialausgabe zum 25. Jahrestag von OHMSS hält Einzelheiten aus der Entstehungsgeschichte des Films fest, wie sie vor allem Regisseur Peter Hunt und John Glen rückblickend erzählten, und wie sie von Graham Rye und zehn Mitautorinnen und -autoren zusammengetragen wurden. Ungenauigkeiten durch vermischte Erinnerungen und Überlieferung sind möglich. Vgl. auch Lightman, Herb A.: The «cinemagic» of 007. In: American Cinematographer, März 1970, hier ohne Seitenzahlen zitiert nach einer elektronischen Fassung in: http://www.ianfleming.org/mkkbb/magazine/70acm1.shtml und http://www.ianfleming.org/mkkbb/magazine/70acm12.shtml (19.3.2006); Reed, Michael: Photographing «On Her Majesty's Secret Service». In: American Cinematographer, März 1970, zit. nach: http://www.ianfleming.org/mkkbb/magazine/70acm22.shtml und http://www.ianfleming.org/mkkbb/magazine/70acm23.shtml (19.3.2006); Glen, John: Filming the thrills, chills and spills of 007. In: American Cinematographer, März 1970, zit. nach: http://www.ianfleming.org/mkkbb/magazine/70acm4.shtml, http://www.ianfleming.org/mkkbb/magazine/70acm41.shtml, http://www.ianfleming.org/mkkbb/magazine/70acm42.shtml, http://www.ianfleming.org/mkkbb/magazine/70acm43.shtml und http://www.ianfleming.org/mkkbb/magazine/70acm44.shtml (19.3.2006).
136 Produktionsleiter Hubert Fröhlich hielt seine Erinnerungen im Typoskript «Das Schilthorn und die Schilthornbahn zwischen James Bond und ‹Piz Gloria›» fest. Der Text erschien in: Casino Royale, Nr. 8, April 2001, herausgegeben vom James Bond Club Schweiz als OHMSS-Sonderheft (gemeinsam mit «James Bond Aktuell» des deutschen Fanclubs «International Bond Society»); und zuvor als eigene Publikation beim James Bond Club Schweiz: Fröhlich, Hubert: Im Geheimdienst Ihrer Majestät. Die Hintergrundgeschichte. Zürich 2000, hier 7–20 (Zitat 8). Auf Fröhlichs Geschichte stützt sich auch Kopp, Christine: Wie James Bond aufs Schilthorn kam. In: SHB-Geschäftsbericht 2005, 10–13.
137 Fröhlich (wie Anm. 136), 8.
138 Thuner Tagblatt, 13.6.1997.
139 Fröhlich (wie Anm. 136), 9.
140 Ebenda.
141 Eggenberg (wie Anm. 6).
142 Zitat in einem Nachruf auf Hubert Fröhlich (1928–2005), NZZ am Sonntag, 14.8.2005. Weitere Nachrufe in: BO, 6.8.2005; Casino Royale, Nr. 16, Dezember 2005, 14f.

143 Welz (wie Anm. 27), 149.
144 Fröhlich (wie Anm. 136), 11; SHB-Archiv, M.01.03, Protokoll der Verwaltungsratssitzung der Alouette-Holding vom 10.5.1969.
145 Ersetzt wurden 1995 die Kabinen auf den Sektionen 1, 2 und 4, aber auch die Kabinen der 3. Sektion erhielten einen weissen Anstrich mit violettem Schriftzug, bis sie 2003 ebenfalls durch moderne Kabinen ersetzt wurden, nachdem eine während langen Jahren geplante Umlaufbahn auf der Linie Mürren–Suppenalp–Riggli–Birg nicht verwirklicht worden war (SHB-Geschäftsbericht 1995, 2, 4f.).
146 SHB-Geschäftsbericht 1968, 4; Kosten von 125 000 Pfund laut 007 Magazine (wie Anm. 135).
147 StAB (wie Anm. 111), Regierungsratsprotokoll, 14.6.1968.
148 Fröhlich (wie Anm. 136), 10.
149 Tesche (wie Anm. 132), 127, spricht von einem Fünftel der Kosten. Vgl. auch Movie Collector, Nr. 2, März 1995, hier ohne Seitenzahlen nach einer elektronischen Fassung in: http://www.ohmss.ohmss-007.com/article_making_of_ohmss.html (18.3.2006).
150 SHB-Geschäftsbericht 1968, 4.
151 SHB-Archiv, M.01.03, Protokoll der Verwaltungsratssitzung der Alouette-Holding vom 29.8.1969.
152 SHB-Archiv, M.04.01, Zirkular Nr. 12 an die Aktionäre, 13.5.1969.
153 Fröhlich (wie Anm. 136), 26f.
154 Basler Woche, Nr. 38, 20.9.1968.
155 Blick, 13.11.1968.
156 Berner Tagblatt, 22.12.1971; Schmid, Peter: Von Rettungsflügen bis Lawinensprengungen. 25 Jahre Air-Glaciers-Helikopterbasis Lauterbrunnen. In: http://www.beo-news.ch/agl.htm (9.4.2006).
157 SHB-Geschäftsbericht 1968, 4; auch SHB-Geschäftsbericht 1969, 4.
158 Fröhlich (wie Anm. 136), 29f.
159 Fröhlich (wie Anm. 136), 26f.
160 Chapman (wie Anm. 134), 144–148.
161 Zitat bei Tesche (wie Anm. 132), 130.
162 Der Bund, 7.7.2003.
163 Faulstich, Werner; Strobel, Ricarda: Innovation und Schema. Medienästhetische Untersuchungen zu den Bestsellern «James Bond», «Airport», «Und Jimmy ging zum Regenbogen», «Love Story» und «Der Pate». Wiesbaden 1987, 11–47, 181–190. Die Autoren beschäftigen sich vergleichend mit dem Erzählschema von Bond-Werken in verschiedenen Medien und sehen in ihrer Fallstudie die Existenz einer supramedial konstanten «Bond-Formel» bestätigt.
164 SHB-Geschäftsberichte 1968–1971.
165 SHB-Archiv, M.07, Schilthornbahn-Faltprospekt «Mosaik», Advico-Delpire Advertising Agency BSR, Gockhausen, Zürich 1971.
166 BAR (wie Anm. 19), Konzessionsentscheid des EPED, 17.4.1961.
167 SHB-Geschäftsberichte 1965–2005.
168 SHB-Geschäftsbericht 2000, 4–6; auch SHB-Geschäftsberichte 1971, 1988.
169 Nachruf von A[rnold] K[aech] in Der Bund, 25.2.1988; Gurtner (wie Anm. 4), 80f.; Sport, Nr. 111, 11.9.1959.
170 Michel (wie Anm. 4), 485.
171 In den Quellen wird Ernst Feuz als «Direktor der Neuen Warenhaus AG» bezeichnet, was nach heutigem Sprachgebrauch den Eindruck erwecken würde, Feuz sei alleiniger Direktor gewesen; er war Mitglied des Direktoriums.
172 Sport, Nr. 111, 11.9.1959.
173 SHB-Geschäftsbericht 1987, 3.
174 SHB-Archiv, M.05, Schreiben von F. Schlegel an Ernst Feuz, 1.5.1961.
175 Feuz (wie Anm. 4).
176 Gurtner (wie Anm. 4), 80f.

177 SHB-Archiv, M.08.01, Aktennotiz von Hubert Weisbrod, Besprechung mit Walter Amstutz in Zürich, 28.1.1964.

178 Walter Amstutz. In: Der Schneehase. Jahrbuch des Schweizerischen Akademischen Ski-Clubs SAS, Nr. 34, 1986–1990, 15–21; Kaech, Arnold: Walter Amstutz. Gründer, Gestalter, Vorbild. In: Der Schneehase. Jahrbuch des Schweizerischen Akademischen Ski-Clubs SAS, Nr. 33, 1984–1986, 203–206; Imseng, Raoul: Einleitung, in: Der Schneehase. Jahrbuch des Schweizerischen Akademischen Ski-Clubs SAS, Nr. 34, 1986–1990, 6–21; Triet, Max: Amstutz, Walter. In: Historisches Lexikon der Schweiz (elektronische Publikation), Version vom 10.7.2001, URL: http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D13953.php; Amstutz (wie Anm. 69). Die SAS-Mitglieder waren ursprünglich Bergsteiger und Skialpinisten. Zum SAS und seinem Ursprung im Akademischen Alpenclub Bern siehe Wyss (wie Anm. 103), 185f.; Amstutz, Walter: 60 Jahre SAS, 1924–1984. Reminiszenzen und Gedanken eines Gründers. In: Der Schneehase. Jahrbuch des Schweizerischen Akademischen Ski-Clubs SAS, Nr. 33, 1984–1986, 207f. Walter Amstutz zu seiner Zeit als Kurdirektor in St. Moritz siehe Amstutz, Walter: Homage to St. Moritz. In: Schneehase, Nr. 34 (1986–1990), 79–86. Zur Marke St. Moritz siehe NZZ am Sonntag, 28.11.2004; Lüchinger, René: Bildmarken. Meilensteine der Markengeschichte, Zürich 2003, 60–65.

179 Heutiger Geschäftsführer der Stiftung ist Karl Webers Sohn Thomas Weber.

180 St. Galler Tagblatt, 6.5.1980; Tages-Anzeiger, 10.5.1980.

181 SHB-Archiv, M.08.01, Schreiben von Karl Weber an Hubert Weisbrod, 22.1.1964.

182 SHB-Archiv, M.08.01, Schreiben von Hubert Weisbrod an Hans Schwarzenbach, 27.1.1964.

183 Thuner Tagblatt, 12.6.1997.

184 SHB-Archiv, M.09, Schreiben von Karl Weber an J. Bartlett Morgan, 29.3.1966.

185 Nachruf in: Canadian Press, 4.7.1988. Zu Mireille Morgan: Montreal Gazette, 26.6.2005. Zum Warenhaus: Montreal Gazette, 23.4.2006; Filteau, Huguette: Henry Morgan. In: Dictionary of Canadian Biography Online (elektronische Publikation), Version vom 2.5.2005, URL: http://www.biographi.ca/EN/ShowBio.asp?BioId=40435; Stewart, Alan M.: Henry Morgan & Company, in: http://www.civilization.ca/cpm/catalog/cat2404e.html (15.8.2006); Hudson's Bay Company. Our history. People. Builders. The Morgan Family – A Family Concern, in: http://www.hbc.com/hbcheritage/history/people/builders/morgan.asp (16.8.2006). Der Sohn von Henry William Morgan verfasste ein Buch über die Warenhaus-Dynastie Morgan: Morgan, David: The Morgans of Montreal, Toronto 1992.