

**Aus Schilthorn wird Piz Gloria  
16. April – 30. November 2017**

**Ausstellung im ersten  
Schweizer Schauenstermuseum**

## Die Ausstellung wird in 7 Schaufenstern gezeigt

Siehe Plan

- 1 «Hier ist der Praliniemann, verbinden Sie mich mit London.»
- 2 Werbeberatungsfirma Amstutz & Herdeg
- 3 Moderne in den Berner Alpen
- 4 Bau-, Krisen- und Entwicklungsphase:  
Schriftsteller Paul Eggenberg
- 5 Konzession und Gründung/Eröffnung der  
Schilthornbahn
- 6 Bond und Piz Gloria
- 7 1960: Die längste Seilbahn

### **zusätzliches Schaufenster**

- C Ernst Feuz 1908–1988

Am 17. Juni 2017 fand auf dem Schilthorn ein Festakt «50 Jahre Schilthornbahn» statt.

## 1 «Hier ist der Praliniemann, verbinden Sie mich mit London.»\*

Bond-Produktionsleiter Hubert Fröhlich (1928–2005) war einer der erfolgreichsten Produktionsleiter. Anfang Februar 1968 erhielt Hubert Fröhlich den Auftrag, einen Berg für die Verfilmung des Romans von Ian Fleming zu suchen.

Am 22. Mai 1968 schloss die Schilthornbahn mit Eon den Vertrag ab: Die Engländer verpflichteten sich, den Innenausbau der Gipfelstation zu bezahlen und nach den Dreharbeiten alle Installationen, also ein neues Drehrestaurant mit Platz für 120 Gäste und den Helikopterlandeplatz der Bahn zu überlassen. Im Gegenzug wurde das Schilthorn für die Öffentlichkeit gesperrt. Die Baubewilligung für Restaurant und Heliport wurde nachträglich erteilt.

Zur Logistik von Hubert Fröhlich gehörten u. a. auch kleine Aufmerksamkeiten an die Mitarbeiterinnen der PTT für eine Vorzugsbehandlung der internationalen Gespräche von Eon-Leuten.

**«... für den Ausbau der Infrastruktur der damals gerade mittellosen Bahn und in das heimische Gewerbe wurden vom Film Millionenbeträge investiert ...»**

**«... In den letzten Jahren lebte Hubert Fröhlich in Mürren in einem einfachen Einzimmerstudio ...»**

Aus: «Berner Oberländer», 06.08.2005, Rolf Heimlinger, Arzt von Mürren und Arzt für die Bond-Filmcrew

**«Eon investierte 600 000 Schweizer Franken pro Woche»**

Aus: «James Bond und Schweiz», Seite 162, Jost Brunner in der Rundschau

---

\* Aus: James Bond und die Schweiz von Michael Marti und Peter Wälty, Echtzeit Verlag, 2008

## 2 Werbeberatungsfirma Amstutz & Herdeg

Walter Amstutz (**1902–1997**) wuchs in Mürren auf, wo seine Eltern das Hotel Alpina betrieben, das mit einem Sport- und Souvenirgeschäft verbunden war. W. Amstutz war an der Gründung der Schilthornbahn AG beteiligt und lange Zeit Vizepräsident.

Zuerst studierte er Geologie, dann Kunstgeschichte und schliesslich Recht und Volkswirtschaft (1928 Promotion Dr. rer. pol.).

Als Skilehrer Amstutz gründete er mit Arnold Lunn (1888–1974) **1924** in Mürren den Kandahar Skiclub und in Bern den Schweizerischen Akademischen Ski-Club (SAS) und kämpfte als enger Verbündeter mit ihm für die internationale Gleichstellung (beim FIS) von Abfahrt und Slalom gegenüber Langlauf und Skisprung und wurde Lunns deutschsprachiger Verleger.

**1929** Patentierung seiner «Amstutz-Feder». Im selben Jahr wurde er mit 27 Jahren Kurdirektor und Marketingchef von St. Moritz (bis 1938).

Mit dem Grafiker und Art Director Walter Herdeg (1908–1995) gründete Walter Amstutz **1938** in Zürich die Werbeberatungsfirma Amstutz & Herdeg, die in den gleichnamigen Verlag überging.

### 3 Moderne in den Berner Alpen

**«... Auf dem Gipfel muss sie stehen, das war für mich von Anfang an klar», blickt Wolf zurück in jene Zeit, als er mit dem Mürner Bahnpionier Ernst Feuz die Bergstation auf dem Schilthorn plante. Die Pläne nahmen ihren Anfang auf einer Bank vor jenem Haus in Mürren, in dem der Architekt seine Ferien verbrachte.**

**Damals, zu Beginn der 1960er-Jahre, war die Bergstation nicht unmittelbar auf dem Gipfel vorgesehen, sondern etwas unterhalb in der Ostflanke des Gipfels ...»**

*Konrad Wolf, (1918–2008), Architekt des Schilthorngebäudes (1967)*

*und der Bondfilm-Architektur (1963–68). Interview Annette Marti, 27.05.2004*

### 4 Bau-, Krisen- und Entwicklungsphase: Schriftsteller Paul Eggenberg

**«... Ich hab alles mitgemacht. Über Nacht bin ich gewählt und gleich eingesetzt gewesen. Aber das ist eine ganz tolle, faszinierende Aufgabe geworden. Für 9,8 Millionen Franken ist der Bau projektiert gewesen; mit 31 Millionen haben wir aufgehört zu bauen, weil wir kein Geld mehr, nirgends mehr einen Franken bekommen haben. Die Bahn ist zwar fertig gewesen, aber das Gipfelgebäude nicht. Das ist eine Herausforderung gewesen ohnegleichen ...»**

*Aus: Interview Fredi Lerch, 13.08.1993*

## 5 Konzession und Gründung / Eröffnung der Schilthornbahn

### 1. Bauphase

<b>1959</b>	Konzessionsgesuch
<b>09.05.1960</b>	Gemeindeversammlung beschliesst in Lauterbrunnen fast einstimmig den Antrag für die Schilthornbahn zu unterstützen
<b>1961</b>	Erteilung Konzession
<b>28.04.1962</b>	Gründung Schilthornbahn AG
<b>1963</b>	Beginn der Bauarbeiten

### 2. Bauphase

<b>1965</b>	Eröffnung der ersten drei Sektionen
<b>14.06.1967</b>	Eröffnung der Teilstrecke Birg–Schilthorn

### 3. Bauphase

---

<b>03.03.1968</b>	Telefon von Hubert Fröhlich aus Mürren nach London: Drehort gefunden
<b>25.03.1968</b>	Baubeginn Drehrestaurant und Hubschrauberlandeplatz nach Entwürfen von Syd Cain
<b>22.05.1968</b>	Vertrag mit Econ Productions
<b>21.10.1968 – 19.12.1968</b>	Beginn der Dreharbeiten
<b>02.01.1969 – 17.05.1969</b>	Weitere Dreharbeiten
<b>1969</b>	Eröffnung Drehrestaurant Piz Gloria

---



Ausbaubauphase zum Bondfilm, Frühjahr/Sommer 1968

Aus: James Bond und die Schweiz, im Besitz von Rolf Heimlinger

## 7 1960: Die längste Seilbahn

Aus: Schilthornbahn – vom «brachliegenden Kapital» zum «Piz Gloria», Daniel Bernet, 2006

Paul Zuberbühler, (1903–2001) Dipl. Ing., Direktor des Werks Bern der Ludwig von Roll'schen Eisenwerke, Gesamtbauleitung, ab 1962 Mitglied des Verwaltungsrates der Schilthornbahn.

Die Bauherrschaft legte die Endpunkte fest, der Projektverfasser bestimmte sodann anhand verschiedener Längenprofile die seilbahntechnisch günstigste Linienführung und den Standort allfälliger Zwischenmasten. Unter Beizug ortsansässiger Sachverständiger (z. B. Kenner der Lawinverhältnisse, Skilehrer, Förster), des Bauingenieurs und allenfalls eines Geologen wurde die Zulässigkeit der Standorte geprüft. War die Linienführung festgelegt, wurde abgeklärt, ob die Durchfahrtsrechte und die für die Stützenstandorte und Stationsgebäude benötigten Bodenparzellen erworben werden können.

Die Gesellschaft der Ludwig von Roll'schen Eisenwerke AG (ab 1962 Von Roll AG) mit Sitz in Gerlafingen beteiligte sich neben The Morgan Trust Company und der Newag als dritte Grossaktionärin mit überdurchschnittlichem Engagement an der Finanzierung der Schilthornbahn.



Schilthornbahn mit Linienführung, Verkehrshaus



## C Ernst Feuz 1908–1988

Theresa Bonanomi-Feuz, im April 2017

### Stationen seines Lebens

- Sie stehen vor dem Geburtshaus von Ernst Feuz.
- Einfache und harte Kindheit und Jugend in Mürren als zweites von zwölf Kindern.
- Ab dem 5. Schuljahr Sekundarschule in Lauterbrunnen.
- **1924–1928** Banklehre in Lausanne. In der Freizeit Bergsteigen und Rudern.
- **1928** als Skispringer 8. Rang an den olympischen Spielen in St. Moritz.
- 4-jähriger Aufenthalt in London.
- **1931** Mitglied des Kandahar Skiclubs mit den Auszeichnungen D. K. (Diamond K), und AJ (Alpha for Jumping).
- **1933** Fis Weltmeisterschaften in Innsbruck. Er gewinnt die Goldmedaille in der nur einmal ausgetragenen Dreierkombination (Abfahrtslauf, Sprunglauf und Langlauf).
- **1934** Herausgabe eines Heimatkundeführers von Mürren.
- E. Feuz eröffnet eine Bank im neu angebauten Teil dieses Hauses und eine Filiale des Reisebüros Lloyds. Die Berner Kantonalbank hat bis 1991 eine Filiale in diesem Haus.
- Die 30iger Jahre mit der wirtschaftlichen Krise zwingen Ernst Feuz seine Projekte in Mürren vorderhand aufzugeben. Er sucht und findet Arbeit in Zürich.
- Bergsteigen ist und bleibt seine Leidenschaft.
- **1939** bis zur Pensionierung in leitender Stellung bei der Neuen Warenhaus AG in Zürich.
- **1940** Gründung der Schweizerischen Stiftung für alpine Forschungen: Als Mitbegründer, Geschäftsführer und späterer Präsident organisiert er u. a. mehrere Expeditionen in den Himalaya in den 40iger und 50iger Jahren. Herausgabe der Buchreihe «Berge der Welt». Die Familie Weber, Besitzerin der Neuen Warenhaus AG, ist die Hauptsponsorin.
- **1943** Heirat mit Olga Maria Calderaro mit der einen Sohn und eine Tochter hat.
- Ab **1945** und bis in die 60iger Jahre passionierter Jäger.

- **1957** nach dem Tod eines kinderlosen Onkels Weiterführung und Ausbau seines Bergbauernbetriebs. Bau eines modernen Stalles im Gritt (heute ein Chalet). Hobbymässiges Engagement mit viel Herzblut.
- **1961** Gründung der Pestalozzi Stiftung: Mitbegründer und langjähriger Vizepräsident. Stiftungszweck: Förderung der Ausbildung Jugendlicher aus schweizerischen Berggegenden. Auf Initiative von Ernst Feuz wird die Ballonpost (Start von Mürren) eingeführt. Während Jahren ist das eine lukrative Art der Mittelbeschaffung. Erster «Briefträger» ist der bekannte Ballonfahrer Fred Dolder.
- Die letzten 8 Lebensjahre sind begleitet von einer Leukämie.
- **1984** Rücktritt als Präsident der Schilthornbahn.
- Am **15. Februar 1988** stirbt Ernst Feuz in seinem Heimatdorf Mürren.

## **Ernst Feuz und das Bergsteigen**

Mit seinem Cousin Walter von Allmen (Lus Walter) und Emil von Allmen (Blumental Emigu) und anderen Bergsteiger Freunden hat er viele anspruchsvolle Bergtouren unternommen.

## **Schilthornbahn: Anfänge und erste Jahre**

- **1959** Gründung des Initiativkomitees für die Schilthornbahn und Präsident desselben.
- Schwierige Jahre bis zur Erhaltung der eidgenössischen Konzession. Die Jungfraubahn fürchtet die Konkurrenz und wehrt sich vehement gegen das Projekt, um nur eine der Schwierigkeiten zu nennen.
- **1962** Gründung der Schilthornbahn AG. Ernst Feuz wird Präsident des Verwaltungsrates.
- **1963–1967** Bau der Bahnanlage. Die Kosten werden um mehr als das Dreifache überschritten (Inflation und unvorhersehbare Schwierigkeiten).
- In den ersten Betriebsjahren steigt das Defizit von Jahr zu Jahr.
- **1968/69** Rettende Wendung: Dreharbeiten des James-Bond-Filmes auf dem Schilthorn.
- Die Betriebsergebnisse wechseln die Farbe von rot auf schwarz.
- **1973** erhalten die Aktionäre erstmals eine Dividende.

## 2. Gespräch mit Paul Eggenberg, Friedbühlweg 1, Oberhofen, 13. August 1993, Auszug

Interview: Fredy Lerch

Am 16. April 2017 von Christoph Gaugler im Hotel Regina vorgelesen

### **FL: Sie sind in Heiligenschwendi geboren, aufgewachsen und später auch Lehrer gewesen.**

PE: Ja, sogar das. Das ist eine herrliche Zeit gewesen, auf dem Land, zuerst bei den Grosseltern.

PE: Kurz nach dem Seminar. Damals war Lehrerüberfluss. Als wir patentiert worden sind, hat man eigentlich entgegennehmen müssen, dass man für zwei Jahre keine Stelle annehmen dürfe, um die älteren Arbeitslosen zu entlasten. Wir haben vom Kanton, vom Staat, zweimal drei Wochen pro Jahr als Assistenten einem überlasteten Lehrer helfen dürfen. Dafür haben wir sechs oder acht Franken Entschädigung bekommen.

PE: ... ich habe sehr viel Radio gemacht. Ich habe schon mit 20, 21 die ersten Radiosendungen gehabt, anfänglich Jugendstunden ...

### **FL: ... im Radiostudio Bern?**

PE: Ja. Danach kam ich schon schnell einmal in die Hörspielgruppe. Das ist mühsam geworden, von Heiligenschwendi aus immer zuerst hinunter nach Thun auf den Zug. Und irgendeinmal in der Nacht von Thun her wieder zu Fuss nach Hause.

PE: Ja, immer. Ich habe ein Wochenpensum gehabt von meistens rund 50 Stunden in dieser Zeit. Dann ist noch die Politik dazu gekommen, die Gründung des Jungen Bern, Klaus Schädelin, der Pfarrer in Hilterfingen gewesen ist, als ich Lehrer in Heiligenschwendi war.

PE: Wir waren nicht einmal zwei Dutzend Leute. Damals hat es geheissen: Jetzt muss der Klaus Unterstützung haben, jetzt müssen Stadträte hinein. Ich bin damals Sozi gewesen, Parteimitglied, eifriger Volksredner, auch engagiert in den ganzen Schulungsprogrammen der Sozialdemokraten, da

hab ich überall mitgemacht. Als man nun vom Jungen Bern immer hinter mir her gewesen ist, habe ich mir gesagt: Das ändert ja nichts an meiner Einstellung. Wenn ich auf dieser Liste gewählt würde – was ich damals nicht glaubte – könnten sich ja die Sozis sagen, sie hätten noch einen mehr, auch wenn der jetzt sogenanntes Junges Bern ist. Tatsächlich bin ich dann auf die Liste. Daraufhin hat es einen grossen Krieg gegeben. Man hat von mir verlangt, dass ich sofort den Austritt aus der Partei gebe. Ich hab geantwortet: Das kommt doch nicht in Frage, ich bin mit Leib und Seele SP. Ich bin dann an einem Parteitag der Sozis hinausgeschmissen worden, in aller Form und etlichem Lärm und für das Junge Bern in den Stadtrat gewählt worden. Dort hab ich acht Jahre mitgemacht bis 1967.

PE: Nicht viel später hat sich dann die Chance ergeben, dass ich den ACS Bern übernehmen konnte, dem ein winziges Reisebürolein angehängt gewesen ist.

### **FL: Welche Funktion haben Sie gehabt auf dem Schilthorn?**

PE: Dort bin ich Direktor gewesen. Ich habe die Bahn praktisch gebaut. Sehen Sie, das sind auch noch 16 Jahre Lebensgeschichte. Aber ich hänge dort an, wo ich abgesprungen bin, beim Automobilclub. Eines Tages telefoniert mir ein alter Freund aus Zürich, unterdessen Generaldirektor der EPA Schweiz, ein gebürtiger Mürrener, ein Feuz. Wir sind schon jahrelang gut bekannt gewesen von der Bergsteigerei und vom Skifahren her. Er ist ein grosser Skifahrer vor dem Herrn gewesen, Olympiateilnehmer und und und, hat eine ganze Serie von Erstbesteigungen gemacht. Ende der 50er Jahre hat er mir dann einmal an einem Freitag telefoniert: Komm am Abend in den Schweizerhof, ich möchte etwas mit dir besprechen. Wir haben uns getroffen. Bei einer Flasche Bordeaux hat er mir eröffnet, er habe als alter Mürrener eine Idee. Er möchte für Mürren etwas tun, das Dörfchen sei am Sterben. Das ist wirklich so gewesen. Da müsse eine grosse Attraktion her. Er möchte auf irgendeine Art so eine schaffen. Wahrscheinlich mit irgendeinem Transportmittel auf das Schilthorn. Das Schilthorn sei doch schon im letzten Jahrhundert weit und breit der berühmteste Aussichtspunkt gewesen, als man noch zu Fuss, an der Hand des Führers dort hinaufgestiegen sei. Wir haben begonnen zu rateburgern und plänen. Die

nächsten zwei drei Jahre sind wir häufig, wenn er sich am Freitagabend vom Chauffeur nach Mürren führen liess und in Bern Zwischenhalt machte und hier übernachtete, im Schweizerhof gewesen, bis man uns hinausgeworfen hat, freundlich, und haben Pläne geschmiedet. Wir sind dann auf eine Luftseilbahn gekommen. Als dann der Kampf um die Konzession angefangen hat – ein harter Kampf, weil sich die Jungfraubahn mit allen Mitteln dagegen gewehrt hat; das ist eine Konkurrenz gewesen, die man gar nicht hat akzeptieren wollen –, habe ich dann zum Teil die Korrespondenz übernommen, die da angefallen ist. Da ist der Ernst Feuz gekommen und hat gesagt: Jetzt können wir dann bauen, jetzt muss das Geld her und du kommst dann als Direktor und schaust, dass dieser Bau vorwärts geht. Ich habe geantwortet: Nein, kommt gar nicht in Frage. Ich habe eine gute Stelle da in Bern, und ich bin jetzt gerade gut im Ziibi politisch. Das Reisebüro hat floriert. Da hab ich mir allerhand Chancen ausrechnen können. Darum hab ich nein gesagt, das komme nicht in Frage. Sie haben dann tatsächlich einen Anderen gewählt.

Zwei Jahre später hat Feuz telefoniert, ob ich nach Mürren käme. Ich hab wieder gesagt: Nein, ich könne nicht. Wir haben dann abgemacht, dass ich am Samstagmorgen nach Mürren hinauf komme. In der offenen Transportkiste bin ich von Stechelberg über die Fluh hinauf, das war schon luftig. Wenn man bei der obersten Stütze hereingekommen ist, hat man jeweils hinuntergeschaut, wo der nächste Misthaufen sei, 600 Meter weiter unten. Wir sind in die «Alpenruhe» auf die Terrasse, haben ein Kaffee genommen. Bei ihm ist es jeweils lange gegangen, bis er zur Sache gekommen ist. Der Kaffee ist bereits getrunken gewesen, er hat schon die xte Zigarette angezündet. Da sagt er, er möchte mich da eigentlich etwas fräge. Und ich: So fräg. Da hat er über das Geländer hinunter Richtung Stechelberg gezeigt und gesagt: Gschou eis. Ich: Ja, das ist die Transportseilbahn, da bin ich jetzt eben heraufgekommen. Dann er: Ja. Und gschou eis dasuuf. Sag ich: Ja, da geht die Transportseilbahn weiter aufs Birg. Er: ja, äbe. Und warum hei mer di Transportseilbahn? Sag ich: Eben, weil eine Bahn gebaut wird, die grösste Seilbahn der Welt. Sagt er: Äbe ja. Du mangelisch jetz z'choon und die z'bouen. Ich hab ihm das wieder versucht auszureden: Das kommt doch überhaupt nicht in Frage! Da sagt er: I ha gemeint, du sigisch mi Frind? Sag ich: Natürlich bin ich dein Freund, das weisst du doch, schon

lange. Sagt er: Sicher? Bisch du mi Frind? Sag ich: Heilige Bimbam, was ist das für ein Gespräch? Klar! Da streckt er mir seine Hand über den Tisch und ich Lööli nehme diese Hand einfach, er drückt und ich drücke auch und schüttle und er sagt: So jetz ischt guet, jetz bouscht du mir d'Bahn. Resultat: Ich bin vielleicht eine Viertelstunde, vielleicht eine halbe Stunde später im Baubüro gesessen. Dort ist eine Sekretärin gewesen. Ernst ist mitgekommen und hat mir einen Stoss Korrespondenz aus einem Kästchen geholt und gesagt: Tuesch di Sache beantworte. Kannst alles diktieren. So habe ich dort bis am Abend Briefe diktiert.

### **FL: Als Direktor? Was ist denn mit dem Vorgänger passiert?**

PE: Der ist geschickt worden. Der hat das zwar an diesem Tag noch gar nicht gewusst. Das Beste kommt erst. Das ist am Samstag gewesen. Am Abend bin ich nach Bern nach Hause. Am Montagmorgen wie gewohnt bin ich vor sieben Uhr in meinem Büro gewesen in der alten Hauptwache. In der Türfalle ist der «Bund» eingesteckt gewesen. Ich nehme die Zeitung mit herein auf mein Pult und habe sie durchgeblättert. Da sehe ich eine grosse Überschrift: Paul Eggenberg neuer Direktor der Schilthornbahn. Und ich habe den ganzen Sonntag lang studiert gehabt, wie ich's meinem Präsidenten, dem Bauunternehmer Alfred Marti, der damals ACS-Präsident gewesen ist, sage. Ich hab nicht gewusst, wie ich's machen sollte. Ich hab nur gewusst, ich muss dem am Morgen vor acht Uhr anrufen und es sagen. Es ist etwa sieben Uhr gewesen, als ich das im «Bund» lese. Ich bin immer noch am Studieren gewesen, als kurz vor acht das Telefon geht. Alfred Marti, der unten im Tessin in seinem Haus war und bereits den «Bund» gesehen hatte. Er fragt: Was ist da los? Sage ich: Ja, hast du das auch gesehen. Er: Ja, ja, ich hab's auch gesehen. Sag ich: Ich eben auch. Er: Tu nicht dergleichen. das hast du wohl gewusst, dass diese Meldung kommen wird. Das ist ja wohl nicht ohne dein Wissen passiert. Sage ich: Doch, das ist ohne mein Wissen passiert, ob du's glaubst oder nicht, das ist für mich die grösste Überraschung. Drauf hab ich ihm kurz geschildert, was am Samstag gegangen ist, auch von diesen Fragen und diesem Händeschütteln über den Tisch. Sagt er: Jä, dann hast du ihm das Wort gegeben. Und hier hast du nicht gekündigt. Und hast es gemacht hinter meinem Rücken. Du enttäuschst mich, das ist nicht fair von dir. Item. Mein

Vorgänger hat die Sache übrigens am gleichen Morgen auch im «Bund» gelesen, vom Glück das ihm widerfahren ist. Er hat keine Ahnung gehabt, null, weil er und Feuz schon eine ganze Zeit lang nicht mehr zusammen geredet haben. Die haben nur noch schriftlich verkehrt zusammen. Da ist der von Mürren heruntergekommen, ein peinliches Gespräch. Ich hab ganz offen reden können. Ich hab gesagt: Es tut mir leid, ich habe nichts provoziert, ich habe es nicht gesucht. Im Gegenteil, es ist mir höllisch peinlich, hier drauszugehen.

Von diesem Tag an bin ich jeden freien Augenblick, das heisst jeden Samstagnachmittag und Sonntag, in Mürren oben gewesen und habe die Korrespondenz erledigt. Ein halbes Jahr lang ist das so gegangen. Ich habe das Personal angestellt. Ich musste an die Sitzungen. Ich hab alles mitgemacht. Über Nacht bin ich gewählt und gleich eingesetzt gewesen. Aber das ist eine ganz tolle, faszinierende Aufgabe geworden. Für 9,8 Millionen Franken ist der Bau projektiert gewesen; mit 31 Millionen haben wir aufgehört zu bauen, weil wir kein Geld mehr, nirgends mehr einen Franken bekommen haben. Die Bahn ist zwar fertig gewesen, aber das Gipfelgebäude nicht. Das ist eine Herausforderung gewesen ohnegleichen. Das ist ein Job gewesen, der sieben Tage in der Woche Tag und Nacht total in Anspruch genommen hat, mit allen Abenteuern, Bauschwierigkeiten, Unfällen, dann musste ich immer wieder auf die Socken für Geld, konnte wieder irgendwo zwei oder drei Millionen auftreiben. Ai, ai, ai.

## **FL: In welchen Jahren ist das gewesen?**

PE: 1971 kam die Konzession. 1973 begann man zu bauen, 1975 konnte man bis Birg, schliesslich 1977 bis auf den Gipfel fahren, 1979 konnte man das Drehrestaurant in Betrieb nehmen. Aber da ist noch kein Strom oben gewesen, noch kein Wasser. Das war schon eine Superherausforderung, das Schwierigste, Heikelste und Unangenehmste war, dass wir im Schatten der alteingesessenen, rund um die Welt berühmten Jungfraubahn gewesen sind. Das war eine Bahn, und wir waren ein Bähnlein, im Volksmund, ein Luftseilbähnchen, auch wenn wir die grössten Kabinen der Welt planten. Die grössten Kabinen, die es damals gab, waren für 60 Personen und wir fuhren gleich mit 100. Das ist damals heller Wahnsinn gewesen. Daneben war es auch die längste Luftseilbahn der Welt. An dieser Bahn gab es x

neue, neuste und einmalige Sachen, ein technisches Abenteuer in mancher Beziehung. Aber wir müssen da nicht auf die Details eingehen. Die Herausforderung war, im Schatten der Jungfraubahn eine neue Bahn, in die eine höllische Summe investiert worden ist für die Zeit damals, über die Runden zu bringen, eine Kundschaft herzubringen. Es ist ja dazugekommen, dass sie zwangsläufig teuer gewesen ist. Eine Retourfahrt Stechelberg-Schilthorn hat schon am Anfang 38 Franken gekostet, kosten müssen. Das sind dann ganz, ganz harte Anfangsjahre geworden. Alles was ich irgendeinmal im Leben gemacht habe, ist mir später in einem ganz anderen Zusammenhang zugute gekommen. Bei der Schilthornbahn sind mir nun meine Vortagsreisen und alle meine Kontakte, die ich schier rund um die ganze Welt geknüpft hatte, zugute gekommen. Über diese Kontakte konnte ich nun eine direkte Werbung in Gang setzen. Es ist interessant, wie schnell wir in der Folge der Amerikanerberg geworden sind. Ich habe in amerikanischen Zeitungen Werbung und Artikel gehabt, das gab Anknüpfungspunkte. Wir haben uns tatsächlich über die Runden gebracht. Dazugekommen ist dann, dass ich den James Bond anbinden und aufs Schilthorn bringen konnte, «Im Geheimdienst ihrer Majestät» ...

### **FL: ... das haben auch Sie gemacht? ...**

PE: ... das kann ich schon sagen, wirklich, auf abenteuerlichste Art und Weise. Dieser Film hat dann den Namen der Schilthornbahn über Nacht um die ganze Welt getragen. Wir unterschätzen ja hier in der Schweiz die Wirkung dieser James Bond-Filme. Ich hab das später noch und noch erlebt. In Japan können Sie jeden Goof fragen gehen, der sagt Ihnen die Titel der James-Bond-Filme. In Amerika ebenso, in Australien ebenso. Und und und. Mit diesem damals neusten Bond-Film, bei dem wir gross im Vorspann gekommen sind, in dem der grösste Teil der Handlung am Schilthorn gespielt hat, sind wir ins Geschäft gekommen. 1969 (?) ist dieser Film fertig geworden, aber noch heute kommen Leute aufs Schilthorn und fragen: Wo ist das passiert? Weil seither stark umgebaut worden ist, erkennt man die Spielorte nicht mehr ohne weiteres, das Drehrestaurant ist jetzt stark verändert. Dieser Film gab den definitiven Ruck, der uns über die Klippen des Bankrotts gebracht hat. der war eine zeitlang sehr programmiert. Danach hat der schöne Aufstieg angefangen. Wir haben begonnen, Geld zu verdienen.



Wir haben begonnen, Schulden zurückzubezahlen. Ich habe sogar ein paar Millionen Aktienkapital zurückgezahlt, etwas, das man praktisch überhaupt nicht gekannt hat in der Schweiz. Ich konnte zusätzliche Personalhäuser bauen, man hat Restaurants gebaut und und und. Die Bahn ist sehr ertrag- und erfolgreich geworden.

Da hat's bei mir eines Morgens gchlepft, unerwartet. Der schwedische Generalstabschef auf Staatsvisite war da. Als er ankommt, begrüße ich ihn, wie er zum Mercedes aussteigt. in diesem Moment habe ich den Herzinfarkt und gehe, mit seiner Hand in meiner Hand, zu Boden. Das war das Ende meiner Karriere dort oben. Danach konnte ich jahrelang nicht einmal bis nach Mürren, geschweige weiter hinauf. Ausgeschlossen. Ich bin so mies drangewesen, absolut eine Ruine.

**FL: Sie haben sich jahrelang übertan, kann man sagen?**

PE: Jaja, total. Ich musste dann aufgeben. ...

Später war er wieder als Schriftsteller tätig.

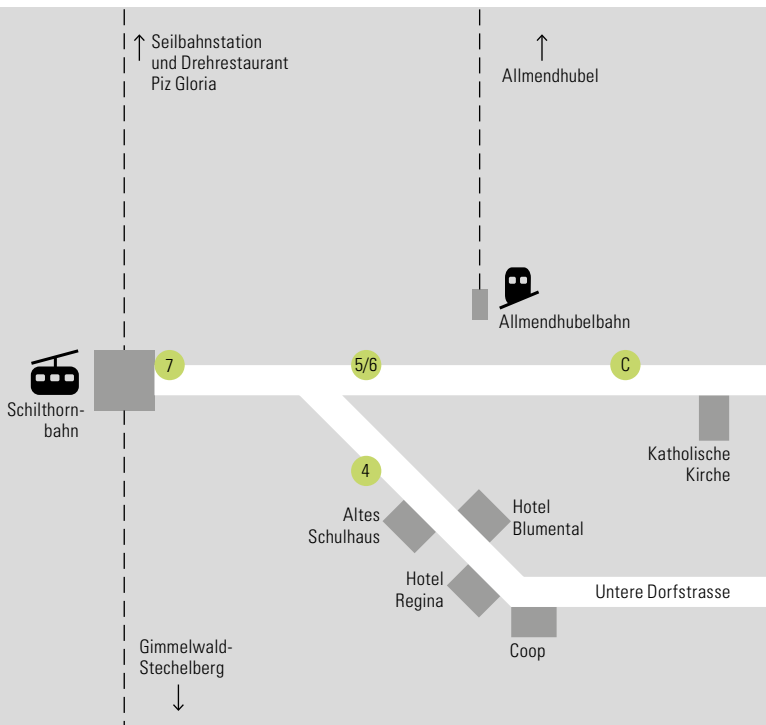
## Schaufenster

- 1 Bergbahn-Lauterbrunnen-Mürren (BLM)
- 2 Alpines Sportzentrum (ASZ)
- 3 Haus Montana
- 4 Schnitzerhiisi
- 5/6 Alte Schreinerei beim alten Dorfkern
- 7 Schilthornbahn

## zusätzliches Schaufenster

- C Chalet Louise

**i** Touristeninformation



Alpines Sportzentrum

2



Hotel  
Eiger

Winteregg  
→

Obere Dorfstrasse

1



3

Hotel Edelweiss   Hotel Alpina

Herausgeberin: [minimuseummuerren.ch](http://minimuseummuerren.ch)

Idee: Heinz Gertsch

Konzept/Aufbau: Heinz Gertsch, Annemarie Götschi,  
Alfred Kohli, Silvia von Allmen, Gisela Vollmer

Visuelles Konzept: Definitiv Design AG

Sponsoren: Schilthornbahn AG, Gemeinde  
Lauterbrunnen, Mürren Tourismus, Hotelierverein  
Mürren

Schaufenster: Schnitzlerhiisi (Moritz von Allmen),  
Alte Schreinerei (Hans-Otto von Allmen), Haus  
Montana (Martin von Allmen), Alpines Sportzentrum,  
Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren, Station Schilt-  
hornbahn, zusätzliches Schaufenster Chalet Louise  
(Therese Bonanomi)

Wir danken für die Texte, Fotos und Unterlagen:  
Schilthornbahn, Therese Bonanomi, Linus Fetz,  
Peter Feuz