

Der gescheiterte Kampf für eine Matterhorn-Bahn

Autor(en): **Schild, Heinz**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Cartographica Helvetica : Fachzeitschrift für Kartengeschichte**

Band (Jahr): - **(2015)**

Heft 51: **Das Matterhorn im Kartenbild**

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-513721>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Der gescheiterte Kampf für eine Matterhorn-Bahn

Heinz Schild

Am 22. August 1890 bekommt Bundesrat Emil Welti, Chef des Post- und Eisenbahndepartements, brisante Post: «Konzessionsgesuch für den Bau der Zermatter Hochgebirgsbahnen auf den Gornergrat und das Matterhorn». Keine zwei Jahre später ist der Weg frei für eines der weltweit spektakulärsten Bahnprojekte. Der National- und der Ständerat winken das Bauvorhaben 1892 durch, diskussionslos im Schnellverfahren.

Ob Matterhorn oder Jungfrau, Eiger oder Mont Blanc: Im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts über treffen sich Ingenieure, Unternehmer und Spekulanten mit Aufsehen erregenden Konzessionsgesuchen. Immer wieder werden neue, spektakuläre Eisenbahnlinien ausgeheckt. Je höher der Berg, desto imposanter die Fernsicht – je aussergewöhnlicher die Projekte, desto lukrativer die Gewinnaussichten. Jedes herausragende Bauvorhaben stachelt andere Unternehmer an, weckt Gelüste und schürt Neid in anderen Regionen. Die Schweiz wird in der Belle Époque endgültig vom Bergbahn-Fieber erfasst. Und weil die Konkurrenz im nahen Savoyen mit konkreten Plänen für den Bau einer Mont-Blanc-Bahn aufwartet, erhalten das Jungfrau- und das Matterhorn-Projekt auch politischen Rückenwind. Für gewaltiges Aufsehen im In- und Ausland sorgen die Gornergratbahn (Baubeginn 1896, Eröffnung 1898) und die Jungfrauabahn (Baubeginn 1896, Eröffnung 1912). Den endgültigen Triumph der Technik über die Natur soll die Matterhornbahn bringen, mit der Endstation auf 4500 m Höhe, der höchsten Bergbahnstation der Welt.

Werbung mit Superlativen

Für den Bieler Unternehmer Leo Heer-Bétrix und für den berühmtesten Ingenieur-Topographen der damaligen Zeit, für Xaver Imfeld als Projektverfasser, ist es klar: «Eine Bahn auf das Matterhorn würde für die ganze Schweiz eine Attraktion ersten Ranges!» Im Konzessionsgesuch vom 22. August 1890 für die Zermatter Hochgebirgsbahnen auf den Gornergrat und das Matterhorn, wird nicht mit Superlativen gespart: «Der sensationelle Rundblick vom Matterhorn ist von ergreifender Grossartigkeit». Leo Heer-Bétrix, Buchdruckerei-Besitzer aus Biel und Konzessionär der Wengernalpbahn, legt seinem Gesuch Karten im Massstab 1 : 50 000 und 1 : 25 000 bei (**Abb. 101**), sowie den technischen Bericht von Ingenieur M. Stocker, weitere Projekt-Grundlagen, Kostenvoranschlag, Rentabilitätsrechnung und eine Skizze der geplanten Endstation auf dem Matterhorn.

Parallel zum Matterhorn-Projekt favorisieren die Initianten unter dem Label «Zermatter Hochgebirgsbahnen» in einer ersten Etappe die Erschliessung des Gornergrats. Der Aufstieg von Zermatt auf den

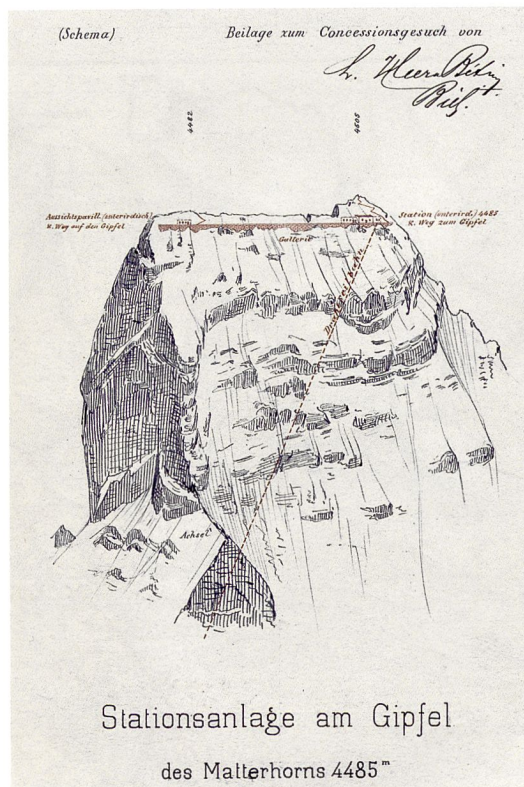


Abb. 100: Stationsanlage am Gipfel des Matterhorns 4485 m. Ingenieur Xaver Imfeld und Mitkonzessionär Leo Heer-Bétrix preisen die «Plattform» nicht zu Unrecht als die fast perfekte Gipfelstation. Die Gebäude waren bewusst ebenerdig gehalten, um die Gipfelpartie optisch nicht zu beeinträchtigen. Gemäss der Höhenbestimmung von 1930 (vgl. S. 41–43) liegen die Ost- und Westspitzen des fast 100 Meter breiten Gipfelkamms auf 4477,5 beziehungsweise 4476,4 Meter über Meer (BAR, Bestand: E 53-585-04).

berühmtesten Aussichtspunkt des Matteredals, dauert selbst zu Pferd (Taxe Fr. 12.–) volle 4 Stunden. Die Eisenbahn-Promotoren blicken bereits in die nahe Zukunft: «Wer mit Morgenzügen in Zermatt anlangt, kann mittags die Aussicht auf dem Gornergrat geniessen und abends wieder in Lausanne sein, was namentlich zur Zeit einer Überfüllung der Zermatter Hotels von Werth ist.»

Ehrgeizige Bauplanung

Das gigantische Projekt «Matterhorn Hochgebirgsbahnen» soll in nur zweimal vier Jahren (!) erstellt werden. «Zur Ausführung des grossen Schachtes am Matterhorn (Bahntunnel) und Errichtung der Seilbahn in demselben wird diese Zeit durchaus nötig sein. Inzwischen werden im ersten Jahr die Verbindungsbahnen nach Moos und Zum See, im zweiten die Seilbahnen nach Riffelalp und Schafberg, im dritten die Zahnrad-Bahnen nach Gornergrat und Whympershütte erstellt und successive dem Betrieb übergeben, um nach dem 4. Baujahre die Matterhorn-Seilbahn anzuschliessen.»

Heer-Bétrix und Imfeld preisen den Matterhorn-Gipfel als «ideale Bahnstation»: «Die Bahn erreicht die Gegend des höchsten Punktes 4505 m des von Ost nach West verlaufenden, nahezu horizontalen Gipfelkamms zirka 20 m unterhalb der Kammhöhe (**Abb. 100**). Dasselbst werden längs des Gipfelkamms Galerien angelegt und Räumlichkeiten für Restauration, für Betriebspersonal, die Führer etc.»

Die Konzession ohne Wenn und Aber

Der Bundesrat bejaht das Konzessionsgesuch, das Bundesparlament nickt und die Presse schweigt. Die *Neue Zürcher Zeitung* und der *Bund* informieren, wie



Abb. 101: Projekt der Zermatter-Hochgebirgs-Bahnen Gornergrat & Matterhorn. Concessionsgesuch vom 22. August 1890: Heer & Imfeld. Überdruck des Topographischen Atlas der Schweiz (Siegfriedkarte) 1:50 000, Format: 28x30 cm (BAR, Bestand: E 53-585-02).

die meisten anderen Zeitungen, mit einer 1-Zeilen-Vollzugsmeldung. Anders das *Berner Tagblatt* (22. Juni 1892), so heisst es unter anderem: «Das Eisenbahnprojekt Zermatt-Gornergrat und Matterhorn ist ein Doppelprojekt und soll eine bequeme Verbindung des Bahnhofes Zermatt mit den beiden genannten Aussichtspunkten bezwecken. Das Pferdmaterial reicht nach Aussage der Konzessionäre schon jetzt nicht aus, allen Anforderungen zu entsprechen, und die in Betrieb gesetzte Linie Visp-Zermatt werde

noch viele schwächliche Personen zuführen, denen eine leichte Beförderung zu den schönsten Aussichtspunkten eine wahre Wohltat sei». Es fehlt eine Kommentierung, die Einordnung über die Aktualität hinaus. Eine kleine Ausnahme macht in der deutschsprachigen Schweizer Presse die konservative *Berner Volkszeitung* (25. Juni 1892). Lapidar wird festgehalten: «In ehrfurchtvollem Schweigen wurde die Berichterstattung entgegengenommen und die Konzession erteilt».

Doch das mit 7 Millionen Franken veranschlagte Projekt gerät ins Schlingern. Man konzentriert sich auf den Bau der Gornergratbahn und hofft das Matterhorn-Projekt später realisieren zu können. Im Gegensatz zur Jungfraubahn, wo mit Adolf Guyer-Zeller ein visionärer Unternehmer und dynamischer Bankier das Bauvorhaben durch alle Stürme lenkt und mit seiner Hausbank finanziert, fehlen den Matterhorn-Planern ein vernetztes Lobbying und vor allem eine charismatische, finanzstarke Persönlichkeit.

Neuer Anlauf mit neuem Projekt

Dennoch lassen die Initianten nicht locker. Der Kampf um die Matterhorn-Konzession geht 14 Jahre später in eine nächste Runde. Ingenieur-Topograph Xaver Imfeld und Naturwissenschaftler Prof. Henri Gollietz aus Lausanne lancieren am 4. Dezember 1906 ein stark verbessertes 10-Millionen-Projekt. In einer ersten Sektion soll eine 9,85 km lange Zahnradbahn Zermatt mit der «Klubhütte» (unterhalb der heutigen Hörnlihütte) auf 3052 m Höhe verbinden. Hier wechseln die Fahrgäste in die Tunnelbahn. Per Drahtseilbahn wird der Gipfel des Matterhorns in zwei Sektionen, nach weiteren 2,33 km und einer Höhendifferenz von 1423 m, erreicht (**Abb. 102**).

Die Protestwelle rollt an

Was vor knapp zwei Jahrzehnten einzig im Wallis auf Widerstand gestossen ist, entwickelt sich zur schweizweiten Protestwelle. Die Spirale der unbremsten Bergbahn-Ideen führt zu einem verhärteten politischen Klima. Geführt wird der Kampf von vier Gruppierungen: Vom eben erst gegründeten Schweizer Heimatschutz, von naturforschenden Gesellschaften aus der ganzen Schweiz, vom Schweizer Bergführerverein und nicht zuletzt vom Schweizer Alpen-Club SAC. Ausserdem protestieren auch der italienische und der britische Alpen-Club beim Bundesrat.

Zu den heftigsten und eifrigsten Gegnern des Matterhorn-Bahnprojektes zählt der Freiburger Geologie-Professor Raymond de Girard, Mitglied des SAC, Präsident der Freiburger Delegation in der schweizerischen Kommission zum Schutze der Naturdenkmäler und Mitglied der 9-köpfigen «commission spéciale du Cervin». In der 24-seitigen Kampfschrift *Le chemin de fer du Cervin au point de vue de l' alpinisme, des intérêts locaux, de l'esthétique naturelle et de la science* (Le chemin de fer du Cervin, Fribourg, librairie de l'Université, April 1907), die er als «persönliches Exemplar» auch Bundesrat Joseph Zemp zuschickt, bezeichnet de Girard das Matterhorn als in der gesamten Alpenwelt einzigartig dastehendes Monument. Bergbahnen sollen, so de Girard, die Touristen nicht in Gletscher- und Felsregionen führen, sondern, wenn schon, auf Aussichtsterrassen (belvédères).

Der Projektverfasser (und SAC-Ehrenmitglied!) Xaver Imfeld wird schliesslich von ehemaligen Verehrern als «seelenloser nur-Techniker» apostrophiert. Der Sturm wird zum Orkan. Die «Société de Physique et

II. Matterhornbahn	
Erste Sektion	Drahtseilbahn Zum See–Schafberg (2320 m)
Länge	1850 m (schiefe Länge)
Höhendifferenz	535 m
Mittlere Steigung	480 ‰
Maximalsteigung	550 ‰
Spurweite	800 mm (Abt'sche Zahnstange)
Stationen	– Zum See, Umsteigestation – Schafberg, Umsteigestation
Kosten	CHF 550 000
Zweite Sektion	Zahnradbahn Schafberg–Whympershütte (3140 m)
Länge	4450 m (horizontale Länge)
Höhendifferenz	820 m
Mittlere Steigung	180 ‰
Spurweite	800 mm (Abt'sche Zahnstange)
Betriebssystem	Elektrisch
Stationen	– Schwarzsee, Halt – Hörnli, Ausweichstelle
Kosten	CHF 1 582 100
Dritte Sektion	Drahtseilbahn Whympershütte–Matterhorn (4485 m) ¹⁶
Länge	2230 m (schiefe Länge)
Höhendifferenz	1345 m
Mittlere Steigung	755 ‰
Spurweite	800 mm
Stationen	– Whympershütte, Umsteigestation – Matterhorngipfel, Endstation
Kosten	CHF 2 007 000
Total	CHF 4 139 100 (3 Sektionen)

Abb. 102: Das Matterhornbahn-Projekt vom 22. August 1890, Teil II. Der erste Projektionsteil umfasste die Zufahrt von Zermatt zum Fuss der Steilrampen, der dritte Teil die Gornergratbahn (aus: *Visionäre Bahnprojekte. Die Schweiz im Aufbruch 1870–1939*. Zürich, 2013, S. 176).

d'Histoire naturelle de Genève», eine der ältesten wissenschaftlichen Organisationen der Schweiz, schlägt die Schaffung von Naturparks vor: «Le but de ces réserves qui est de laisser intacts les forces de la nature, a été compris par les Etats Unies d'Amérique, qui ont créé des parcs nationaux réservés. La suisse ne saurait rester en arrière pour ce but si noble et si scientifique».

Protestschreiben mit 68 356 Unterschriften

Es ist die eben erst gegründete Schweizerische Vereinigung für Heimatschutz, welche sich zusammen mit der «Spezialkommission gegen das Matterhorn-Projekt» in die vorderste Reihe stellt. Der Widerstand «gegen die Verschandelung des Matterhorns» gipfelt in einem mit 68 356 Unterschriften versehenen Protestschreiben an den Gesamtbundesrat. Vorgeschlagen wird eine Ergänzung des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen von 1872: «Die Bundesversammlung kann die Konzessionierung von Bergbahnen untersagen, welche das Landschaftsbild beeinträchtigen und keinem gerechtfertigten wirtschaftlichen Bedürfnis entsprechen». Die Führung des Heimatschutzes weist auch darauf hin, dass bereits auf Grund der bestehenden Verfassung auf Gesetzgebungsebene gegen die Verunstaltung durch Bergbahnen, welche bloss Speku-

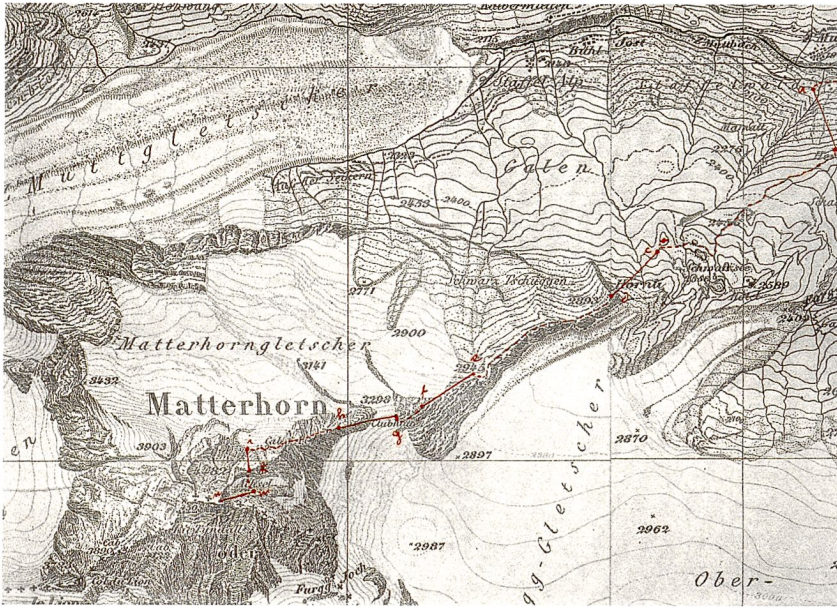


Abb. 103: Eine weitgehend unbekannte Projektstudie von 1904/05 von Wilhelm Feldmann, dem Schöpfer des Wetterhorn-Aufzugs bei Grindelwald. Der deutsche Ingenieur wollte, wie am Wetterhorn, mit verschiedenen Luftseilbahn-Sektionen den Gipfel des Matterhorns erreichen. Die Studie gelangte nie bis zum Bundesparlament (BA, Bestand: E 53-585-04).

Abb. 104: Zeitgenössische Photo zur Projektstudie von Wilhelm Feldmann mit Eintrag der geplanten Linienführung (BA, Bestand: E 53-585-04).

lationszwecken dienen, wirksame Abhilfe gewährt werden könne. Der Bau weiterer Bergbahnen werde nicht kategorisch bekämpft. Viele dieser Bahnen seien von unbestreitbarem Nutzen. Hingegen widersetze man sich all jenen Projekten – und dies «grundsätzlich und entschieden» – welche auf Gipfel der Hochalpen führen (**Abb. 103, 104**).

Die Petition schliesst mit einem eindringlichen Appell an den Gesamtbundesrat: «Wir ersuchen die Bundesregierung zu erklären: Der Boden unserer höchsten Gipfel ist heiliges Land!» Die bisher grösste und spektakulärste Unterschriftensammlung im noch jungen Bundesstaat zeigt Wirkung. Um die Matterhornbahn ist es endgültig geschehen.

Erneuter Versuch

Es sollte nicht das Ende aller Matterhorn-Träume sein: Zu Beginn der 1950er Jahre werden neue Pläne publik. Diesmal sind es italienische Unternehmer, welche den Monte Cervino von Süden her mit einer Bahn erschliessen wollen. Ausgangspunkt ist diesmal Breuil-Cervinia, die aufstrebende Tourismus-Destination zuhinterst im Valtournenche, auf 2000 m Höhe. Mit einer Luftseilbahn soll zuerst die Zwischenstation Furgggrat auf dem italienisch-schweizerischen Grenzkamm erreicht werden, mit der zweiten Sektion der Gipfel des Matterhorns.

Bereits seit 1939 existierte von Breuil aus die damals längste und höchstgelegene Seilschwebbahn der Welt auf die 3479 Meter hohe Testa Grigia. Diese Bahn hätte als Ausgangspunkt für das Matterhornprojekt gedient. Der Conte di Cervinia, Graf Dino Lora Totino, berühmter Ingenieur und begüterter Wollfabrikant aus Turin, entwickelte – zusammen mit Carlo Mollino – Pläne zum Bau einer Luftseilbahn auf den Cervino, von der bereits bestehenden Mittelstation Plan Maison (2548 m) der Seilbahn auf die Testa Grigia via Furgggrat zum Matterhorn. Der nicht nur in der Schweiz ausgestossene Ruf «Hände weg vom Matterhorn!» erzeugt wiederum ein ge-



waltiges Echo. Dreissig alpine Vereine mit über 825 000 Mitgliedern in aller Welt ersuchen die italienische Regierung in Rom, eine Bahn aufs Matterhorn niemals zu bewilligen. Diese handelt und stellt den Cervino überraschend unter Schutz.

1953 wird der nicht beanstandete Teil des Projekts eingeweiht: die damals höchstgelegene Luftseilbahn Europas mit der Stazione del Furggen. Nie zuvor wurde auf dieser Höhe eine fast drei Kilometer lange und gut 900 Höhenmeter überwindende Seilbahn ohne Zwischenstützen gebaut, direkt von Plan Maison hinauf zum Furgggrat (**Abb. 47**). Als aber in einer aussergewöhnlichen Sturmnacht im März 1993 das Zugseil der Gondel in der Bergstation wegen Vereisung und der sich bildenden zentnerschweren Eislasten reisst, bedeutet dies den Untergang der Funivia del Furggen. Neue Sicherheitsbestimmungen hätten einen kompletten Neubau der Anlage nötig gemacht. Und so stehen heute nur die nie zurück gebauten Wrackteile als Überbleibsel der mechanischen Eroberung des Vorgipfels des Matterhorns.

Literatur

Caminada, Paul: *Ingenieurprojekte*. In: Xaver Imfeld 1853–1909. *Meister der Alpentopografie*. Sarnen, 2006, S.150–171.

Schild, Heinz: *Visionäre Bahnprojekte. Die Schweiz im Aufbruch 1870–1939*. Zürich, 2013, S.170–181.

Schild, Heinz: *Den Berg erobern: 123 Jahre Bergbahnprojekte*. In: *Matterhorn – Berg der Berge*. Zürich, 2015, S.130–149.