

# Mit der Bahn aufs Matterhorn

## Technisch wäre die «Zermatter Hochgebirgsbahn» kein Problem gewesen. Doch dann wurde der Berg heiliggesprochen.

Zur Kasse bitte! Wer mit der Eisenbahn aufs Matterhorn will, muss 60 Franken für eine Fahrt von Zermatt bis zum Gipfel und wieder zurück bezahlen. Das rechnen die Initianten im Konzessionsgesuch 1890 vor. Auf heutige Verhältnisse umgerechnet, wären das 750 Franken. Zum Trost will man den murrenden Touristen mitteilen, dass ein Bergführer für den ganzen Tag deutlich teurer wäre.

So hätte es sein können, wenn das Projekt realisiert worden wäre. In drei Etappen nach oben auf 4478 Meter. Zunächst auf Drahtseil- und Zahnradstrecken bis Schafberg, danach weiter mit dem Zahnrad zur unterirdischen Station Whympert-Hütte, etwa 200 Höhenmeter unter der heutigen Hörnlihütte gelegen. Die letzte Strecke hätten die Besucher in einer Standseilbahn zurückgelegt: vollständig im Innern des Bergs, mit einer mittleren Steigung von 75,5 Prozent. Wie in einem Lift, spotteten die Gegner.

Aber schliesslich: die Aussicht «von ergreifender Grossartigkeit!», wie die Promotoren 1890 schreiben. Ein bisschen Geduld hätten die Touristen nach der Fahrt allerdings gebraucht, weil auch die Bergstation unterirdisch gewesen wäre. Von dort aus hätten sie entweder durch die Galerie zu einem Aussichtspavillon an der entgegengesetzten Ecke des leicht abgeplatteten Gipfels spazieren oder für die letzten 20 Höhenmeter ganz nach oben den Wanderweg nehmen können.

Um 1890 erlebte der Bahnbau in der Schweiz einen Höhepunkt: 1871 war die erste Bergbahn Europas auf die Rigi eröffnet worden, 1882 folgte die Gotthardbahn, 1888 die Strecke über den Brünig. Und bald blieb kein touristisch interessanter Gipfel vom «Eisenbahnfieber» mehr verschont. Erste Gesuche für eine Jungfraubahn waren schon lanciert, als die Initianten der «Zermatter Hochgebirgsbahnen» nachdoppelten. Leo Heer-Béatrix, ein Bieler Buchdrucker, trat als Investor auf, der aus Obwalden stammende Xaver Imfeld, gefeiert als Panoramamalier und Reliefbauer, zeichnete als Ingenieur verantwortlich.

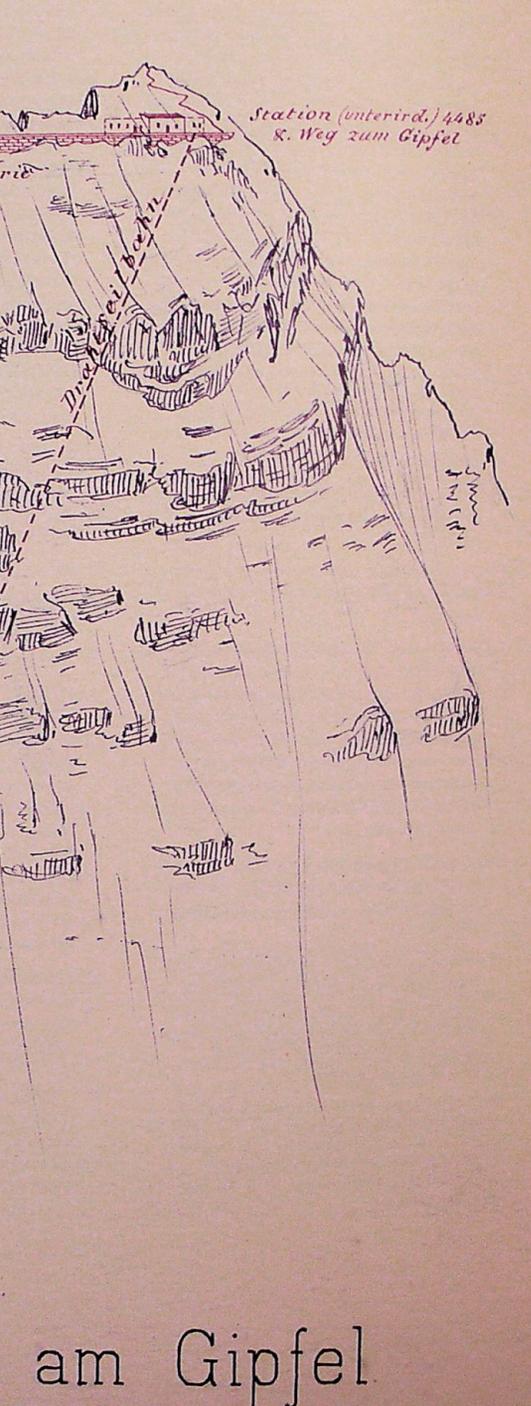
Imfeld hatte an der ETH bei den Besten gelernt, beim bekannten und beliebten Geologen Albert Heim etwa. Als Abschlussarbeit hatte er eine «Eisenbahn auf den Zürichberg» ersonnen, danach war er für mehrere Bahnprojekte tätig, die Strecke von Visp bis Zermatt etwa, die Bahn von Lauterbrunnen bis Mürren und zuletzt für die Zermatter Bahnen, mit denen er Gornergrat und Matterhorn all jenen erschliessen wollte, «welche an die Strapazen einer Gebirgswanderung nicht gewöhnt sind». Politisch gab es keine Widerstände. Das Parlament segnete das Projekt ab, 1892 wurde die Konzession erteilt.

Dann aber kamen die Probleme: Buchdrucker Heer-Béatrix starb noch im gleichen Jahr, Imfeld



wurde so krank, dass er die Leitung bei der Gornergratbahn einer Baufirma abgeben musste, die viele seiner Ideen abänderte. Zudem machte die Bergkrankheit den Arbeitern zu schaffen: Man hatte ausgerechnet, dass ihre Leistungsfähigkeit ab 2700 Metern um einen Drittel abnahm. Es half auch nichts, die Südtaliener durch Bergler zu ersetzen. Die Matterhornbahn war vorläufig zurückgestellt. Weil sich der Baubeginn so lange verzögerte, lief die Konzession schliesslich aus.

Ingenieur Imfeld aber raffte sich auf und nahm 1905 einen neuen Anlauf, diesmal zusammen mit dem Lausanner Professor Henri Golliez. Doch jetzt erhob sich ein Proteststurm gegen das Projekt, mit dem «fast religiöse Gefühle» verletzt würden, wie es Albert Heim ausdrückte, der sich persönlich allerdings für die Bahn aussprach. Der neu gegründete Heimatschutz, die Bergführervereinigung und der



- i. Ganz oben auf der Spitze des Matterhorns hätte es eine Galerie, einen Aussichtspavillon und Bergwege für die letzten paar Meter gegeben.
- r. Xaver Imfeld, gefeiert als Panoramazeichner und Reliefbauer, machte sich mit seiner Matterhornbahn einige Feinde.

Schweizer Alpenclub wehrten sich gegen die touristische Erschliessung des Matterhorns. Beim Bundesrat wurde eine Petition mit über 68 000 Unterschriften gegen das Projekt eingereicht.

In der NZZ tritt derweil der Geologe Albert Heim mit einem andern sehr populären Wissenschaftler jener Zeit, dem Botaniker Carl Schröter. Beide waren Ehrenmitglieder des SAC – und eigentlich gute Freunde. Heim meinte, es sei alles nicht so schlimm, denn man sehe dem Berg die Bahn ja nicht an, und der Forschung käme ein Observatorium auf dem Matterhorn zupass. Schröter aber wurde emotional: «Die Volksseele würde in ihren Tiefen verletzt durch diese Bahn, der keine humane Notwendigkeit, der nur Spekulation und Neugier zu Gevatter steht.»

Wenig später starben die beiden Initianten Imfeld und Gollietz. Die Behandlung ihres Konzesses

sionsgesuchs hatte sich nun erledigt. Die Gornergratbahn war 1898 eröffnet worden, doch beim Jungfrauprojekt kam es immer wieder zu Verzögerungen. Offenbar war der Bau solcher Hochgebirgsbahnen doch nicht so problemlos, wie es sich die Ingenieure vorgestellt hatten. 16 Jahre dauerte der Bau, 30 Menschen verloren dabei ihr Leben. Statt zum Jungfraugipfel ging es nur zum Jungfraujoch.

#### Adi Kälin

#### Wertung

|                              |       |
|------------------------------|-------|
| Technische Realisierbarkeit: | ●●●●○ |
| Gesellschaftliche Akzeptanz: | ●○○○○ |