

Ingenieur vs. Berg – Der Kampf ums Matterhorn. Eine kritische Betrachtung der Konzessionsanträge für das nicht verwirklichte Projekt einer Matterhornbahn

Stefanie Niesner*

Abstract

Eine familientaugliche Ausflugsbahn auf den Gipfel des Matterhorns – das war um 1900 das Ziel eines Geschäftsmanns und eines ambitionierten Ingenieurs. Nach Eingang des Konzessionsgesuchs beim Schweizer Bundesrat liefen die in- und ausländische Presse sowie der erst kurz zuvor gegründete Heimatschutz Sturm und lancierten die bis zu diesem Zeitpunkt spektakulärste Unterschriftenaktion der Schweiz. Das Projekt wurde aufgrund des breiten Protests nie genehmigt, allerdings auch nicht offiziell abgelehnt. Diese Arbeit beschäftigt sich mit den Entwicklungen um die Bearbeitung des Konzessionsantrages und analysiert die damit einhergehenden Problematiken. Im direkten Vergleich mit der Jungfraubahn im Berner Oberland wird deutlich, dass die heutige „Unversehrtheit“ des Matterhorns nicht nur dem Widerstand der Gegner geschuldet ist, sondern spätestens an der Finanzierung gescheitert wäre.

1. Einleitung

Das Matterhorn ist einer der berühmtesten Berge der Welt und gilt nahezu als das Nationalheiligtum der Schweiz. Obgleich er entgegen der landläufigen Meinung tatsächlich nicht der höchste Berg des Landes ist, bekleidet er dennoch eine Sonderstellung. Kein anderer Gipfel wird so oft in den Medien, der Werbung und als Logo oder auch für das Schweizer Selbstverständnis herangezogen wie dieser. Dies ist nicht zuletzt seiner beeindruckenden, pyramidalen Form und der exponierten Lage geschuldet. Während die anderen Viertausender in der Gegend um Zermatt im Kanton Wallis regelrecht nebeneinander untergehen, ragt das Matterhorn aus der Bergkulisse heraus und fällt sofort in den Blick. Fast alle, die den abgelegenen Ort besuchen, nutzen die Gelegenheit für eine Fahrt mit einer der zahlreichen Bergbahnen, um eine noch bessere Aussicht auf das Matterhorn zu erlangen. Den Berg, den die

* Stefanie Niesner, BA, Absolventin des Bachelorstudiums Geschichte an der Paris Lodron Universität Salzburg. Die vorliegende Arbeit basiert auf der 2015 bei Univ.-Prof. Dr. Martin Knoll eingereichten Bachelorarbeit mit dem Titel *Ingenieur versus Berg – Der Kampf ums Matterhorn. Eine kritische Betrachtung der Konzessionsanträge für das nicht verwirklichte Projekt einer Matterhornbahn im Vergleich mit der Jungfraubahn.*

Ingenieure Henri Gollietz und Xaver Imfeld 1906 mit einer familientauglichen Berg- und Ausflugsbahn zu erschließen planten.¹

Der damals neu gegründete Heimatschutzverband sowie die in- und ausländische Presse liefen Sturm, es folgte eine Unterschriftenaktion, wie sie die Schweiz noch nicht gesehen hatte. Der Bau der Bahn sollte verhindert werden. Es lag in den Händen des Bundesrates, eine Entscheidung zu treffen – soll das Matterhorn in seiner natürlichen Erscheinung erhalten bleiben oder aber durch eine Drahtseilbahn auch für Besucher/-innen erschlossen werden, deren körperliche Verfassung für den gefährlichen Aufstieg nicht ausreichte, oder „müsse sich [das Matterhorn] dem Joche des Kapitals beugen“²?

Eigentlich war diesem Gesuch bereits ein erster Anlauf vorweg gegangen. Schon 1890 hatte der leitende Ingenieur Imfeld zusammen mit dem Druckereibesitzer Leo Heer-Béatrix einen Konzessionsantrag für eine Matterhornbahn (damals noch gekoppelt mit der Gornergratbahn) eingereicht.³ Die Diskussion hatte sich damals in Grenzen gehalten, der Antrag war zügig angenommen worden, der Realisierung wäre nichts mehr im Wege gestanden. Einzig eine Reihe von unvorhersehbaren Entwicklungen, wie etwa der Ausbruch des Ersten Weltkrieges, hatten verhindert, dass die Bahn auch verwirklicht wurde.

Es soll versucht werden, beide Projekte im historischen Kontext zu verorten und näher zu beleuchten, wie es jeweils zu den unterschiedlichen Reaktionen auf die Anträge kommen konnte, zwischen denen schließlich nicht einmal 20 Jahre lagen. Dabei sind die Vorgehensweisen der Konzessionäre, der betroffenen Kantone, des Bundesrates, der Bundesversammlung sowie der Öffentlichkeit zu analysieren und zu problematisieren. Bei der Durchsicht der entsprechenden Archivalien wird deutlich, dass es sich bei der Matterhornbahn um mehr als nur ein technisches Bauwerk gehandelt hätte. Der erste Teil des Beitrags-titels – es handelt sich um die Überschrift eines Artikels der zeitgenössischen Tageszeitung *Vaterland*⁴, der im Kontext der öffentlichen Diskussion um das Bahnprojekt erschienen ist – soll aufzeigen, wie verhärtet die Fronten waren.

¹ Einen guten Überblick geben unter anderem: Wolfgang KÖNIG, *Bahnen und Berge. Verkehrstechnik, Tourismus und Naturschutz in den Schweizer Alpen 1870–1939*, Frankfurt/Main / New York 2000; Heinz SCHILD, *Visionäre Bahnprojekte. Die Schweiz im Aufbruch*, Zürich 2013.

² Schweizerisches Bundesarchiv (CH-BAR), Dossier E53#1000/893#15140*, Die schweizerische Vereinigung für Heimatschutz, An den hohen Bundesrat der schweizerischen Eidgenossenschaft, [o. D.], 1.

³ Vgl. unter anderem: CH-BAR, Dossier E8100C-03#1978_40#1216*, Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Zermatt auf den Gornergrat und auf das Matterhorn, 30.01.1892.

⁴ Vgl. N. N., *Der Kampf ums Matterhorn*, in: *Vaterland*, zitiert nach *Heimatschutz/Patrimoine* 2/6 (1907), 87–89, hier 87. Die Vereinszeitschrift druckte zahlreiche Artikel aus Tageszeitungen, die ihre Sache unterstützten, in einer eigenen Rubrik ab.

Zur Sichtbarmachung der Stärken und Schwächen des Projektes wurde die Methodik eines Vergleiches gewählt. Die bekannte Jungfraubahn⁵ im Berner Oberland eignete sich hierfür ganz besonders, da zahlreiche Parameter sehr ähnlich sind. Dieser Vergleich macht es auch möglich, Rückschlüsse auf die Realisierbarkeit der Matterhornbahn zu treffen. Besonders der Finanzierungsplan rückt hierbei in den Mittelpunkt, da dieser vor allem oberflächliche und teilweise fragwürdige Angaben enthält. Dies erweckt den Eindruck, dass die Konzessionsanträge schnellstmöglich zusammengestellt und eingereicht wurden, ohne im Vorfeld aufwendige Studien betrieben zu haben.

Für diese Arbeit wurde in erster Linie auf im Schweizer Bundesarchiv in Bern zugängliches Quellenmaterial zurückgegriffen und mit Sekundärliteratur ergänzt. Im Archiv selbst sind relevante Unterlagen, wie die Gesuche, Mitberichte, Korrespondenzen und Beschlüsse nahezu vollständig und übersichtlich abgelegt, jedoch war es nicht möglich, Rückschlüsse auf die Vorarbeiten oder gar persönliche Aufzeichnungen der Petenten aufzufinden.

2. Eisenbahn in der Schweiz – ein Überblick

In der Schweiz wurden im Vergleich zu anderen europäischen Ländern erst später Eisenbahnen gebaut. In Großbritannien etwa rollten bereits 1825 die ersten Bahnen über die Schienen, während die erste Schweizer Bahnverbindung zwischen Zürich und Baden 1857 eröffnet wurde. Sie erhielt den liebevollen Kosenamen „Spanisch-Brötli-Bahn“⁶. Obgleich die Reaktionen der Öffentlichkeit im Anschluss an die Eröffnung dieser kurzen Strecke den Wunsch nach einer modernen Infrastruktur abbildeten, änderte dieses „Pionierprojekt“ nichts an den vorherrschenden Schwierigkeiten.⁷ Die ausgeprägte Eigenmächtigkeit der einzelnen Kantone stellte den wohl größten hemmenden Faktor dar, der zahlreiche Infrastrukturprojekte regelrecht blockierte.⁸

⁵ Hier ist besonders auf Patrick Mosers fundierte Dissertation hinzuweisen. Vgl. Patrick MOSER, „So wird die Jungfrau zur Demoiselle gemacht.“ Projektierung und Bau der Jungfraubahn, phil. Dissertation, Universität Bern 1997. Auch empfehlenswert: Heinz SCHILD, Jungfraubahn – Die Unvollendete, in: Cartographica Helvetica. Fachzeitschrift für Kartengeschichte 45 (2012), 39–49. Siehe auch das Kapitel Jungfraubahn – die große Unvollendete! in: Heinz SCHILD, Visionäre Bahnprojekte. Die Schweiz im Aufbruch 1870–1939, Zürich 2013, 20–37.

⁶ Dabei handelt es sich um eine Anspielung auf das in Zürich beliebte und in Baden hergestellte Gebäck „Spanisch-Brötli“, welches in der oberen Bevölkerungsschicht sehr beliebt war. Dank der kurzen Bahnverbindung konnten die Backwaren nun einfach per Zug transportiert und mussten nicht mehr vom Dienstpersonal zu Fuß abgeholt werden. Vgl. Richard DEISS, Silberling und Bügeleisen. 1000 Spitznamen in Transport und Verkehr und was dahinter steckt, Argenbühl 2010, 91.

⁷ Vgl. Andreas BALTHASAR, Zug um Zug. Eine Technikgeschichte der Schweizer Eisenbahn aus sozialhistorischer Sicht, Basel 1993, 23.

⁸ Vgl. Hanspeter HERGER, Die Realisierung und Finanzierung von grossen Eisenbahnprojekten. Eine Modellstudie zur gemischtwirtschaftlichen Realisierung und Finanzierung einer neuen Eisenbahnalpentransversale durch die Schweiz, Bern / Stuttgart 1990, 57.

Nachdem der lose Verband unabhängiger Kleinstaaten 1848, infolge des Sonderbundkrieges im Jahr zuvor, zu einem modernen Staat zusammengefasst und eine einheitliche Bundesverfassung verabschiedet worden war,⁹ konnte mit der Schaffung eines schweizweiten Wirtschaftsgebietes die Basis für einen kantonsübergreifenden Verkehrsraum gelegt werden.¹⁰ Die Errichtung des Eisenbahnnetzes sollte durch Privatgesellschaften vorangetrieben werden.¹¹ Der junge Bund verlangte seit Beginn der Bauaktivitäten, dass eben diese Privatpersonen ihre Projekte nur beginnen durften, nachdem sie auch eine staatliche Konzession dafür erhalten hatten.¹² Doch die Eisenbahngesetzgebung reichte nicht weit genug, und die Entscheidung, auf ein durchgehendes Privatbahnsystem zu setzen, zeigte weitreichende Folgen. Ein durchgehendes Verkehrssystem war aufgrund der Vielzahl an Betreibern nicht möglich, Fahrpläne wurden nach ökonomischen und nicht nach öffentlichen Interessen getaktet, die Beschwerden der Passagiere häuften sich. Mit Hilfe des neuen Eisenbahngesetzes von 1872, welches die Leitlinien für die in dieser Arbeit betrachteten Konzessionsanträge vorgab, verbesserte sich die Situation des Bundes gegenüber den Privatgesellschaften von einer Ohnmachts- in eine Vormachtstellung.¹³ „Das unbeschränkte Walten der Eisenbahngesellschaften sollte also ein Ende haben.“¹⁴

Alle Bahnen sollten unter Bundesaufsicht gestellt werden. Erst nach einer ausführlichen Untersuchung und Bauabnahme durch Delegierte des Bundesrates und der Kantone konnten die Gesellschaften ihre Strecken eröffnen. Außerdem mussten dem Bundesrat sämtliche Rechnungen und Jahresberichte vorgelegt werden. Dies diente nicht nur der Kontrolle, sondern auch zur Erstellung der Eisenbahnstatistik.¹⁵ Dennoch wurde versucht, nicht zu sehr in die ökonomischen Interessen der Unternehmen einzugreifen, um den Ausbau des Bahnnetzes nicht zu gefährden. Doch die Bedenken gegenüber „Sonderinteressen, Gewinnstreben und Monopolsucht“¹⁶ der privaten, häufig auch spekulativen Aktiengesellschaften, die zur Finanzierung der Bahnlinien gegründet wurden, häuften sich. Nach zahlreichen Unfällen, die oftmals zu Gunsten des Geschäftsergebnisses Sicherheitsbestimmungen vernachlässigt wurden, und Konkursen entwickelte sich eine Debatte über die Verstaatlichung der Privatbah-

⁹ Vgl. Volker REINHARDT, *Geschichte der Schweiz*, München 2007, 100.

¹⁰ Vgl. HERGER, *Realisierung*, 58.

¹¹ Vgl. BALTHASAR, *Zug*, 27–28.

¹² Vgl. Karl STAEBLIN, *Die Eisenbahnkonzession nach schweizerischem Recht*, jus. Dissertation, Universität Zürich, 1938, 2.

¹³ Vgl. BALTHASAR, *Zug*, 55–57.

¹⁴ Robert HEROLD, *Der schweizerische Bund und die Eisenbahnen bis zur Jahrhundertwende*, Stuttgart 1902, 66.

¹⁵ Vgl. ebd., 65–67.

¹⁶ HERGER, *Realisierung*, 58.

nen, die schließlich 1898 mit der Bildung der Schweizerischen Bundesbahnen ihren Anfang nahm.¹⁷

2.1 „Bergbahnfieber“ in der Schweiz?

Der Ausbau des Eisenbahnnetzes begünstigte eine weitere Entwicklung: das Aufkommen des Massentourismus in den Bergregionen. Zum einen konnten die Gäste nun kosten- und zeitsparender ihre Reiseziele erreichen, zum anderen förderten Industrialisierung und Urbanisierung das romantisierte Ideal der Natur. Während die Alpen zu Beginn des 19. Jahrhunderts im Selbstverständnis vieler Menschen noch Bedrohlichkeit ausstrahlten, transformierten sich die Vorstellungen im Laufe des Jahrhunderts: Die Alpen übten vermehrt eine Faszination und positive Anziehungskraft aus.¹⁸ 1870 erlebte die Schweizer Tourismusindustrie durch den Bau erster Bergbahnen einen neuerlichen Aufschwung.¹⁹ In einzelnen Gebirgsdörfern kam es zum Ausbau der Infrastruktur. Unterkünfte wurden errichtet, Vereine bewarben den erholsamen Urlaub in den Alpen, mancherorts gaben die Entwicklungen sogar den entscheidenden Anstoß für die Assanierung der Ortschaften. Aus der vorhergehenden Landflucht, durch welche zahlreiche Bergdörfer beinahe entvölkert worden waren, eröffnete sich den dort verbliebenen Menschen ein neuer Wirtschaftszweig.²⁰

Auch der Bergbahnbau erlebte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts einen Entwicklungsschub. Obwohl der Eisenbahnbau in der Schweiz zunächst nur zögerlich vorangegangen war, wurde 1871 ebendort die erste Zahnradbahn Europas, die Rigi-Bahn, eröffnet.²¹ Durch das Eisenbahngesetz von 1872 änderte sich die Situation schließlich grundlegend. Es war nun nicht mehr der Kanton, sondern der Bund selbst, der die Konzessionen an private Unternehmer vergab. Dies löste einen regelrechten Aufschwung an kreativen Ideen aus – so wurden dem Bundesrat bis 1914 alleine für die Region um Eiger, Mönch und Jungfrau 78 Bahnprojekte vorgelegt²² (jedoch nur 52 davon konzessioniert und schließlich nur 19 tatsächlich verwirklicht)²³. Es schien fast so, als wollten sich die Ingenieure gegenseitig überbieten,

¹⁷ Vgl. ebd.

¹⁸ Vgl. N. N., Die elektrische Zahnradbahn auf den Gornergrat, in: Schweizerische Bauzeitung 31/32 (1898), 116–119, hier 116; BALTHASAR, Zug, 102.

¹⁹ Vgl. KÖNIG, Bahnen, 8.

²⁰ Vgl. ebd., 16–17.

²¹ Die Rigi-Bahn steht hier beispielhaft für die föderalistische Haltung bei der Konzessionsvergabe bis 1872. Sie konnte nicht bis an den Gipfel des Berges führen, da eine Kantonsgrenze den Weg der Schienen kreuzte und die Regierung des Kantons Schwyz keine Genehmigung für den Weiterbau erteilen wollte. Die letzten Meter bis zur Bergspitze mussten die Besucher/-innen zu Fuß zurücklegen. Vgl. SCHILD, Bahnprojekte, 10.

²² Vgl. ebd., 11.

²³ Vgl. ebd., 20.

warteten doch Prestige und auch eine ansehnliche Renditenaussicht auf die Initiatoren.²⁴ Der Erfolg der Rigi-Bahn, welche bis zu 20 Prozent Dividenden an die Aktionäre ausschütten konnte, ging dabei als leuchtendes Beispiel voran.²⁵

Mit dem Ersten Weltkrieg und dem Abebben des Tourismus endete auch die Flut an Konzessionsanträgen. Projekte, deren Bau bis zu diesem Moment nicht begonnen hatte, wurden dafür auch nicht mehr in Erwägung gezogen. Die Zeit der großen Bahnprojekte war vorbei.²⁶

2.2 Die Visp-Zermatt-Bahn

Während sich im Berner Oberland und in Graubünden die ersten Tourismuszentren in der Schweiz etablierten, wurden das Wallis und besonders das Mattertal erst später für Reisende erschlossen.²⁷ Wollten diese nach Zermatt, hatten sie vom Hauptort Sion aus „sechs Stunden im Post- oder Reisewagen bis Visp, und von hier neun Stunden zu Fuss oder zu Pferd zurückzulegen“²⁸. Eine Eisenbahn sollte den Aufwand und auch die Kosten der Anreise dramatisch senken und den Ort für mehr Touristen öffnen.²⁹

Nachdem die 1886 konzessionierte Bahnlinie 1890 etappenweise in Betrieb gegangen war, stiegen die Passagierzahlen fulminant an – so hoch, wie es auch die Konzessionäre selbst nicht gedacht hätten. Die ursprünglich kalkulierte Zahl von 30.000 Fahrgästen wurde bereits im ersten Jahr erreicht und später bei weitem übertroffen.³⁰ „Durch Verlängerung der Bahn von Sion nach Brieg [sic!] und die Erbauung der Visp-Zermatt-Bahn sind die Verhältnisse vollständig umgestaltet worden“, schrieb die Schweizerische Bauzeitung. „Am 18. Juli 1891 ging der erste Zug der Bahn von Visp nach Zermatt und von diesem Zeitpunkt an hat sich der Besuch von Zermatt mehr als verdoppelt [...]. Seither ist ein stetiges Anwachsen des Fremdenverkehrs zu verzeichnen.“³¹

²⁴ Vgl. ebd., 170.

²⁵ Vgl. ebd., 20.

²⁶ Vgl. ebd., 11.

²⁷ Vgl. KÖNIG, Bahnen, 17; N. N., Zahnradbahn, 116.

²⁸ N. N., Zahnradbahn, 116.

²⁹ Vgl. KÖNIG, Bahnen, 17.

³⁰ Vgl. ebd., 71.

³¹ N. N., Zahnradbahn, 116.

3. Die Matterhornbahn

3.1 Der erste Anlauf 1890

Am 22. August 1890, ein Jahr vor der Eröffnung der Visp-Zermatt-Bahn, reichte Caspar Leonhard Heer-Béatrix, Buchdrucker und Druckereibesitzer aus Biel³², ein Konzessionsgesuch für eine Bahn auf den Gornergrat und den Gipfel des Matterhorns (vgl. Abb. 1) ein. Wie der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung vom 30. Jänner 1892 und den folgenden Ausführungen des leitenden Ingenieurs Xaver Imfeld zu entnehmen ist, sollten die Bahnen den Zugang auf die bekannten Aussichtspunkte für Touristen erleichtern und somit weitere Attraktionen für Zermatt schaffen. Der Ort selbst wäre wegen seiner Lage im Tal „für die Meisten nicht letztes Reiseziel“³³, sondern Zentrum für zahlreiche Ausflüge in die Umgebung. Die aufwändige Anreise und die anspruchsvollen Touren würden ältere und schwächere Reisende, die nach der Eröffnung der Visp-Zermatt-Bahn in das Tal strömten, von den „wahren Sehenswürdigkeiten“ der Umgebung aussperren.³⁴

Imfeld teilte die Streckenführung (vgl. Abb. 2) in mehrere Etappen ein, die je nach Anforderung mit unterschiedlichen Betriebssystemen ausgestattet worden wären.³⁵ Die Zufahrt zu den Bergstationen war als Fortführung der Visp-Zermatt-Bahn konzipiert, an deren Spurweite sich die Ingenieure orientiert hatten, um sie auch mit dem gleichen Rollmaterial befahren zu können.³⁶ Vom Endpunkt dieser Strecke, der Station *Zum See* aus, hätten schließlich die beiden Strecken auf das Matterhorn und auf den Gornergrat geführt.³⁷

Die Reisenden sollten über zwei Sektionen bis unter den Gipfel des Matterhorns gelangen. Ausgehend von der unterirdischen Umsteigestation *Whympershütte* wäre man durch einen 2,23 Kilometer langen Tunnel in gerader Linie und mit einer mittleren Steigung von 75,5 Prozent bis zur Gipfelstation auf 4.505 Höhenmetern gelangt. Eine Fahrt hätte laut Imfeld gemäß der üblichen Reisegeschwindigkeit 25 Minuten in Anspruch genommen.³⁸ Oben angekommen, sollten neben der Aussicht auch ein Restaurant und Schlafplätze (vgl. Abb. 3) auf die Gäste warten.³⁹ Im Interesse der Betriebssicherheit hätte eine um den Schacht gewun-

³² Vgl. Verena GURTNER, *Gornergrat retour. Zermatt – Panorama eines Sonnentages*, Zürich 1973, 55.

³³ CH-BAR, Dossier E8100C-03#1978/40#1216*, Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, 30.01.1892, 2.

³⁴ Vgl. ebd., 2-4.

³⁵ Je nach Streckenverlauf und Möglichkeiten wählte Imfeld entweder Zahnrad- oder Drahtseilantrieb.

³⁶ Vgl. CH-BAR, Dossier E8100C-03#1978/40#1216*, Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, 30.01.1892, 5.

³⁷ Vgl. ebd.

³⁸ Vgl. N. N. Walliser Bergbahnprojecte, in: *Schweizerische Bauzeitung* 17/18 (1891), 81-82, hier 81.

³⁹ Vgl. CH-BAR, Dossier, E8100C-03#1978/40#1216*, Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, 30.01.1892, 5-6.

dene Treppe errichtet werden sollen, über welche die Fahrgäste im Falle einer Panne oder Notsituation die zuletzt zurückgelegten 1.345 Höhenmeter absteigen hätten können.⁴⁰

Leo Heer-Béatrix war nicht der einzige, der den Bau einer Matterhornbahn in Betracht zog. Er sicherte sich die Zusammenarbeit mit renommierten Forschern und Ingenieuren, wie Xaver Imfeld⁴¹, und reichte bald nach den Konzessionseingängen für die Bergbahnen im Berner Oberland sein Gesuch für die Matterhornbahn ein.⁴² Nur ein Monat später folgte ein weiteres Konzessionsgesuch für die Strecke, diesmal eingereicht vom Walliser Nationalrat Jean-Antoine Roten⁴³ und dem Ingenieur S. Zen Ruffinen.⁴⁴ Ein Plagiat, wie sich herausstellen sollte. In einem Brief an den Bundesrat beschwerte sich Imfeld damals über „die Art und Weise, wie ein Mitglied einer Kantonsregierung eine technische Vorlage, die ihm zur Prüfung und Begutachtung unterbreitet worden ist, in illegaler Weise ausnützt“⁴⁵. Die offensichtliche Ähnlichkeit der Projekte ist kaum abzustreiten.⁴⁶ Um diesen Vorwürfen zu entgehen, wurde das Gesuch am 23. Jänner 1892, also kurz vor der Diskussion in der Bundesversammlung, wieder zurückgezogen, obwohl der Kanton Wallis dieses Projekt eigentlich vorziehen wollte.⁴⁷

Weitere Beachtung in der Diskussion im Bundesrat fanden Petitionen aus der Bevölkerung. Hier beteiligten sich zahlreiche Bergführer und Träger sowie die Walliser Gemeinden Randa und Täsch. Sie baten, dem Gesuch der Gemeinde Zermatt und des Hoteliers Alexander Seiler, Imfelds Schwiegervater, stattzugeben.⁴⁸ Seiler und Imfeld hatten ihrerseits am 23. November 1890 um die Konzession für eine Bergbahn auf das Matterhorn angesucht. Das Hauptargument für dieses Projekt lag unter anderem darin, dass der Grund, auf welchem die Strecke gebaut werden sollte, bereits im Besitz der Gemeinde war und die Veränderungen für die Bevölkerung durch die Kommune kommuniziert und auch exekutiert werden

⁴⁰ Vgl. GURTNER, Gornergrat, 33; CH-BAR, Dossier E8100C-03#1978/40#1216*, Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, 30.01.1892, 6.

⁴¹ Imfeld gilt bis heute als einer der bedeutendsten Schweizer Panoramazeichner, Reliefkünstler, Kartografen und Planer von Bergbahnen. Neben seiner Arbeit im Eidgenössischen Topographischen Bureau war er an den Vorarbeiten beziehungsweise der Erstellung zahlreicher Bahnstrecken beteiligt, wie etwa der Jura-Simplon-Bahn oder auch der Jungfraubahn. Der 1853 geborene, begeisterte Bergsteiger und Ehrenmitglied des Schweizer Alpen Clubs verstarb 1909 an einem Herzschlag. Vgl. Madlena CAVELTI HAMMER, Zum 100. Todesjahr von Xaver Imfeld (1853–1909). Ingenieur und Alpenkartograph, in: *Cartographica Helvetica*. Fachzeitschrift für Kartengeschichte 39 (2009), 3–10, hier 3–5; Nikolaus VON FLÜE, Biografie, in: Madlena Cavelti Hammer u. a., Hg., Xaver Imfeld, 1853–1909. Meister der Alpentopografie, Sarnen 2006, 13–37.

⁴² Vgl. GURTNER, Gornergrat, 58.

⁴³ Vgl. SCHILD, Bahnprojekte, 172.

⁴⁴ Vgl. CH-BAR, Dossier E8100C-03#1978/40#1216*, Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, 30.01.1892, 9.

⁴⁵ Zitiert nach SCHILD, Bahnprojekte, 172.

⁴⁶ Vgl. KÖNIG, Bahnen, 77–78; CH-BAR, Dossier E8100B#1974_49#299, Conzessionsvorlage vom 22.09.1890 für eine Gornergrat- & Matterhornbahn, 09.12.1890.

⁴⁷ Vgl. CH-BAR, Dossier E8100C-03#1978/40#1216*, Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, 30.01.1892, 9–11.

⁴⁸ Vgl. ebd., 10–11.

sollten.⁴⁹ Grundsätzlich entsprach es dem Eisenbahngesetz von 1872, dass die Kantone die Berechtigung hatten, den Bau von Bahnprojekten selbst zu übernehmen, falls sie nicht mit den Plänen der privaten Gesellschaften einverstanden gewesen wären.⁵⁰ Ein weiterer Grund sprach zunächst für den Antrag Zermatts und Seilers. Da das Projekt von Heer-Béatrix – wie zahlreiche andere zuvor und danach – von außen in den Ort getragen wurde, fürchtete die Bevölkerung abgesehen von den Auswirkungen auf die etablierten Gewerbe der Säumer, Träger und Bergführer auch, dass das Kapital der großen Schweizer und auch ausländischen Banken und Investoren, die als weit entfernt und fremd empfunden wurden, der lokalen Wirtschaft schaden könnte. In diesem Kontext scheint es verständlich, dass eine Bauübernahme von lokalen Kräften mehr Zustimmung erhalten hätte als die Bauvergabe an einen „Fremden von außerhalb“.⁵¹ Das Ansuchen wurde jedoch am 7. Mai 1891 wieder zurückgezogen. Das geschah mit der Erklärung, dass eine Einigung mit Alexander Seiler, den Betreibern der Visp-Zermatt-Bahn, und Heer-Béatrix getroffen worden wäre und die kommunalen Bedürfnisse Berücksichtigung gefunden hätten.⁵²

Nur einen Monat später, am 12. Dezember 1890, teilte Heer-Béatrix in einer erneuten Eingabe dem Bundesrat mit, dass er bereits mit Xaver Imfeld, der bei den Vorarbeiten für das Gesuch maßgeblich mitgewirkt hatte, einen Vertrag abgeschlossen habe, demnach die Konzession beider Herren Eigentum sein sollte. Als Begründung für dieses Vorgehen kann sicherlich die Erkrankung Heer-Béatrix' gesehen werden, welcher dieser kurz darauf,⁵³ noch im Dezember 1890,⁵⁴ erlag. In diesem Zusammenhang wurde Imfelds Name erstmals erwähnt, der zunächst den Wunsch geäußert hatte, im Gesuch nicht genannt zu werden.⁵⁵ Gemeinsam mit Heer-Béatrix' Erben wurde das Projekt weitergeführt.⁵⁶

In der breiten Öffentlichkeit blieb es um die Matterhorn- und Gornergratbahn relativ still. Die Schweizer Presse schwieg über die laufenden Vorgänge,⁵⁷ obwohl zwischen Konzessionären, Bund und Kanton um die Rücksichtnahme auf die jeweiligen Interessen gekämpft wurde, denn die Bevölkerung der Gemeinde fürchtete um ihre Lebensgrundlage.⁵⁸

⁴⁹ Vgl. ebd., 9.

⁵⁰ Vgl. STAEBLIN, Eisenbahnkonzession, 210.

⁵¹ Vgl. GURTNER, Gornergrat, 58; KÖNIG, Bahnen, 97.

⁵² Vgl. CH-BAR, Dossier E8100C-03#1978/40#1216*, Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, 30.01.1892, 9.

⁵³ Vgl. ebd., 9–10.

⁵⁴ Vgl. SCHILD, Bahnprojekte, 173.

⁵⁵ Vgl. N. N., Zermatter Hochgebirgs-Bahnen, in: Schweizerische Bauzeitung 17/23 (1891), 145–147, hier 145; Oskar WELTI, Eine Matterhornbahn? Eisenbahnmemoiren aus längst entschwundenen Tagen, Zürich 1946, 7.

⁵⁶ Vgl. CH-BAR, Dossier E8100C-03#1978/40#1216*, Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, 30.01.1892, 10.

⁵⁷ Vgl. SCHILD, Bahnprojekte, 177.

⁵⁸ Vgl. ebd., 174–175.

Einzig die Schweizer Bauzeitung beschäftigte sich ausführlich mit dem Projekt und stellte es in mehreren Ausgaben vor.⁵⁹

Die Konzession für die Bahn wurde schließlich am 20. Juni 1892 durch einen Bundesbeschluss endgültig erteilt.⁶⁰ Nachdem nun, knapp zwei Jahre nach dem Eingang des Konzessionsgesuchs, alle bürokratischen Schwierigkeiten überwunden waren und mit den Arbeiten an dem Projekt hätte begonnen werden können, geschah: nichts. Der nunmehrige Leiter des Projektes, Xaver Imfeld, kämpfte gegen eine Erkrankung⁶¹ und war dementsprechend nicht in der Lage, seinen Aufgaben nachzukommen. Aus gesundheitlichen Gründen trat er schließlich von der Konzession zurück und überließ sie August Haag, einem Architekten aus Biel.⁶²

In einem am 10. Juni 1895 verfassten Schreiben an den Bundesrat teilte Haag mit, dass Imfeld und die Witwe Leo Heer-Béatrix' ihm die Konzession für das Projekt übertragen wollten. Dabei suchte er um eine Verlängerung der Fristen zur Einreichung der noch fehlenden Unterlagen an und vermerkte, dass er vom Bau einer Matterhornbahn absehen werde und bereits zusammen mit dem Eisenbahningenieur Greulich mit den entsprechenden Vorarbeiten für den Bau der Gornergratbahn begonnen habe.⁶³

Die Regierung von Wallis lehnte die Verlängerung zunächst ab und äußerte die bereits bekannten Bedenken der Konkurrenz für das Gewerbe der Bergführer und Träger.⁶⁴ Der Bundesrat betrachtete diese Diskussion allerdings bereits als abgeschlossen und stimmte der Verlängerung zu. Am 29. Oktober 1895 wurde in der Sitzung des Bundesrates schließlich die Genehmigung für die Fristverlängerung der Gornergratbahn und das Erlöschen der Konzession für die Matterhornbahn bekannt gegeben.⁶⁵ Dann ging es Schlag auf Schlag: Am 11. Juni 1896 wurde die Aktiengesellschaft zur Finanzierung des Projektes gegründet.⁶⁶ Von den 4.000 Wertpapieren, die ausgeschrieben wurden, ging nur eine einzige in den Kanton Wallis – erworben vom Hotelier Alexander Seiler.⁶⁷ Nur zwei Jahre später, am 20. August 1898,⁶⁸

⁵⁹ Vgl. N. N., Neue Bergbahnprojecte, in: Schweizerische Bauzeitung 15/16 (1890), 56; N. N., Walliser Bergbahnprojecte; N. N., Hochgebirgs-Bahnen.

⁶⁰ Vgl. Agathe WIRZ-JULEN, Die Geschichte der Bergbahnen von Zermatt. Von den Anfängen bis zur erfolgreichen Fusion, Basel 2005, 5.

⁶¹ Imfeld zeigte nach Vermessungsarbeiten der Montblanc-Firnkuppe für seinen Ingenieurskollegen Alexandre Gustav Eiffel 1892 Symptome einer Rückenmarkslähmung, von der er sich nur schwer erholen konnte. Vgl. CAVELTI HAMMER, Todesjahr, 24–25.

⁶² Vgl. WIRZ-JULEN, Geschichte, 5.

⁶³ Vgl. CH-BAR, Dossier E53#1000/893#7470*, Brief von August Haag an den Bundesrat, 10.06.1895.

⁶⁴ Vgl. CH-BAR, Dossier E53#1000/893#7470*, Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, 22.10.1895, 1–2.

⁶⁵ Vgl. CH-BAR, Dossier E53#1000/893#7470*, Auszug aus dem Protokoll der Sitzung des schweizerischen Bundesrates, 29.10.1895.

⁶⁶ Vgl. WIRZ-JULEN, Geschichte, 5.

⁶⁷ Vgl. SCHILD, Bahnprojekte, 180.

⁶⁸ Vgl. WIRZ-JULEN, Geschichte, 9.

konnte die Strecke tatsächlich beinahe termingenau und ohne große Kostendifferenzen eröffnet werden und wurde zum vollen Erfolg:⁶⁹ Bereits in den ersten zwei Betriebsmonaten konnte sie 10.590 Fahrgäste verzeichnen.⁷⁰ Bis heute zieht die Gornergratbahn die Touristen beinahe magisch an, ermöglicht sie doch einzigartige Ausblicke auf zahlreiche Viertausender und eine atemberaubende Gletscherlandschaft.

3.2 Der zweite Versuch 1906

Damit war das Thema einer Matterhornbahn aber noch nicht abgeschlossen. Am 4. Dezember 1906, also knapp 15 Jahre später, erreichte den Bundesrat ein erneutes Ansuchen für den Bau einer Bergbahn auf diesen einzigartigen Gipfel. Diesmal war es Henri Golliez, Professor für Mineralogie an der Universität Lausanne⁷¹, der sich um die Konzession bewarb, mit Xaver Imfeld als Projektverfasser an seiner Seite.

Im allgemeinen Bericht des Konzessionsantrages argumentierte Golliez, dass die bereits beim ersten Anlauf erwartete Steigerung der Besucherfrequenz Zermatts durch die Eröffnung der Visp-Zermatt-Bahn tatsächlich eingetroffen sei und er damit die Zeit als gekommen erachte, erneut um eine Konzession für dieses Bahnprojekt anzusuchen. Xaver Imfeld verwendete hierfür die Unterlagen des vorhergegangenen Antrages, adaptierte diese jedoch nach neuesten technischen Standards und führte kleinere Anpassungen durch.⁷²

Während, so Heinz Schild, der erste Antrag für die Matterhornbahn – damals noch im Verbund mit der Gornergratbahn – ohne große Diskussionen regelrecht „durchgewunken“ worden war, war dies beim zweiten Versuch anders.⁷³ Dies zeigt bereits der kritische Vermerk der technischen Abteilung des Post- und Eisenbahndepartements auf der Konzessionsvorlage.

„Die I. Sektion ist eine Zahnradbahn, analog der Gornergratbahn. Vom technischen Standpunkt aus kann nichts gegen sie eingewendet werden. Die II. Sektion, die aus 2 unterirdischen Drahtseilbahnen mit Umsteigestation und den aussergewöhnlich hohen Maximalsteigungen von 85 und 95 %, zusammengesetzt ist, ist sozusagen gar nicht studiert. Bevor wir uns über die Zulassung solcher Seilbahnen äußern können, muß der Konzessionsbewerber eine ge-

⁶⁹ Vgl. SCHILD, Bahnprojekte, 180.

⁷⁰ Vgl. Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung neuer Konzessionen für die Gornergratbahn und die Arth-Rigi-Bahn, 11.08.1971, online unter: Schweizerisches Bundesarchiv, <http://www.amtsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?id=10045147> (03.10.2015). Auf der Seite 348 des Artikels befinden sich ausführliche Daten über die Besucherentwicklungen bis 1970.

⁷¹ Vgl. N. N., Nekrologie, in: Schweizerische Bauzeitung 61/62 (1913), 253.

⁷² Vgl. CH-BAR, Dossier E8100B#1974_49#299, Konzessions-Gesuch Matterhorn-Bahn, [o. D.], 3.

⁷³ Vgl. SCHILD, Bahnprojekte, 170.

nauere Beschreibung der vorgesehenen Unterlagen sowie Zeichnungen für den Gleiskörper [sic!] und für das Rollmaterial nebst Sicherheits- und Brems-einrichtungen und die nötigen Berechnungen einsenden.“⁷⁴

In einem beigelegten Schreiben wurde sogar notiert, dass „die vorgesehenen Verhältnisse, Gefälle, Wagengewichte und Fahrgeschwindigkeit [...] für gewöhnliche Drahtseilbahnen absolut nicht annehmbar“⁷⁵ seien. In diesem Zusammenhang wurde vorgeschlagen, die zweite Sektion gar nicht erst zu genehmigen.⁷⁶ „Es würde sich bei den vorgesehenen Steigungen um schräge Aufzüge handeln, welche somit alle Sicherheits- und Brems-einrichtungen dieser Transportmittel besitzen würden.“⁷⁷ Allerdings wurde den Petenten noch die Gelegenheit eingeräumt, entsprechende Ausführungen, Skizzen und detaillierte Unterlagen des Rollmaterials und der Sicherheits- sowie Brems-einrichtungen nachzureichen, sollten sie weiterhin auf den Bau der zweiten Sektion bestehen.⁷⁸ Doch nicht die technischen Schwierigkeiten sollten zum großen Problem der Matterhornbahn werden, sondern ein erst kurze Zeit zuvor erschienener, ambitionierter Gegenspieler – der Heimatschutz.

In Anbetracht der enormen Ablehnung der breiten Öffentlichkeit, die nun, beim zweiten Versuch, den Petenten und dem Projekt entgegenschlug, mag es verwundern, wie einfach und problemlos 1892 die Konzession vergeben worden war.⁷⁹ Doch die Stimmung innerhalb der öffentlichen Debatte hatte sich gedreht. Die anfängliche Euphorie über die „Wunder“ und Möglichkeiten der Technik war nun Vorbehalten und Skepsis gewichen. Die Menschen waren durch die unübersichtliche Menge an immer fantastischeren Bahnprojekten überfordert, schwere Unfälle, die menschenunwürdigen Lebens- und Arbeitsbedingungen der meist italienischen Arbeiter und die teilweise existenzbedrohenden Konsequenzen der Eisenbahnspekulationen schürten Ängste und Ablehnung, die in der Öffentlichkeit diskutiert und in den Medien rezipiert wurden.⁸⁰ 1905 formierte sich vor diesem Hintergrund die Schweizer Heimatschutzvereinigung.⁸¹ Sie sah die Erhaltung der Natur und auch der Kultur

⁷⁴ CH-BAR, Dossier E8100B#1974_49#299, Konzessionsvorlage für eine Schmalspurbahn von Zermatt auf das Matterhorn (Matterhornbahn), 04.12.1906.

⁷⁵ Ebd.

⁷⁶ Vgl. CH-BAR, Dossier E8100B#1974_49#299, Konzessions-Gesuch Matterhorn-Bahn, [o. D.], 6.

⁷⁷ CH-BAR, Dossier E8100B#1974_49#299, Konzessionsvorlage für eine Schmalspurbahn von Zermatt auf das Matterhorn (Matterhornbahn), 28.12.1906.

⁷⁸ Vgl. ebd.

⁷⁹ Vgl. SCHILD, Bahnprojekte, 177.

⁸⁰ Eindrucksvolles Beispiel hierfür ist die Gründungsgeschichte des Schweizer Nationalbahnprojektes. Der Kanton Zürich und einzelne Gemeinden beteiligten sich mit hohen Summen an dem Projekt, Geld, das sie nach dem Zusammenbruch der Gesellschaft verloren. Die horrenden Kosten dafür mussten auf die Steuerzahler sowie auf Kleinsparer und -unternehmer abgewälzt werden. Bereits in der Anfangsphase des Ausbaus des Bahnnetzes schützte die öffentliche Hand die Gesellschaften vor Konkursen. Vgl. BALTHASAR, Zug, 48-52.

⁸¹ Um 1900 entwickelten sich ähnliche Bewegungen in zahlreichen Ländern, wie auch in Deutschland und Österreich. Mehr dazu bei KÖNIG, Bahnen, 103-124.

als höchstes Gut, welche in einer Phase der Industrialisierung, Urbanisierung und technischer Errungenschaften nach bestem Wissen und Gewissen bewahrt werden sollten.⁸² Allerdings fehlte dem Heimatschutz die rechtliche Basis. Das Eisenbahngesetz von 1872 sah derartige Bedenken nicht als Verweigerungsgrund vor, auch wenn von Gemeinden, Kantonen und Heimatschutzverbänden häufig Einspruch erhoben wurde.⁸³ Wurde den Einwänden stattgegeben, dann geschah dies entgegen der eigentlichen rechtlichen Grundlagen und kann daher als Entgegenkommen des Bundes gewertet werden.⁸⁴

Der Heimatschutz stellte neben dem Schweizer Alpen-Club, den naturforschenden Gesellschaften und kleineren Interessensgruppen, bestehend aus Alpinisten, Bergführern und der Bevölkerung Zermatts, die treibende Kraft in der Gegenbewegung zur Matterhornbahn dar.⁸⁵ Die Heimatschützer beschlossen, neben den zahlreichen Artikeln und Beiträgen in ihrer gleichnamigen Zeitschrift, aktiv Stellung zu beziehen. Sie lancierten eine Unterschriftensammlung für eine Petition an den Bundesrat, um die Konzession der Bahn zu verhindern.⁸⁶ Zu Beginn des Jahres 1908 konnte der Heimatschutz nach der Auszählung der Unterschriften 67.979 Unterstützer/-innen verzeichnen;⁸⁷ dies stellte die bis dahin größte und aufsehenerregendste Unterschriftenaktion in der Schweiz dar.⁸⁸

3.3 Das Ende eines Traumes

Der Bund, besonders das Eisenbahnministerium, orientierte sich an der öffentlichen Diskussion; dies spiegelt sich unter anderem in den im Schweizerischen Bundesarchiv gesammelten Unterlagen wider. Beide Institutionen standen, wie bereits aus den Kommentaren zum Konzessionsantrag ersichtlich, dem Projekt nicht wohlgesonnen gegenüber und hatten spätestens 1909 den Entschluss gefasst, sich eindeutig gegen eine Konzession auszusprechen. Jedoch musste noch eine Stellungnahme des Kantons Wallis eingeholt werden.⁸⁹ Das Warten auf diese Stellungnahme geht unter anderem aus einem Brief des Post- und Eisenbahndepartements an Imfeld hervor:

„Wir wollen zuletzt nicht unerwähnt lassen, dass sowohl im Inland als im Ausland eine heftige Kampagne geführt wird, welcher nicht ohne weiteres Be-

⁸² Vgl. ebd., 103–104.

⁸³ Vgl. STAEBLIN, Eisenbahnkonzession, 200.

⁸⁴ Vgl. KÖNIG, Bahnen, 119.

⁸⁵ Vgl. SCHILD, Bahnprojekte, 177.

⁸⁶ Vgl. KÖNIG, Bahnen, 112.

⁸⁷ Die absolute Majorität von insgesamt 53.725 Unterschriften kam von männlichen Unterstützern, es beteiligten sich 14.254 Frauen. N. N., Matterhornbahn, in: Le Comité, zitiert nach Heimatschutz/Patrimoine 3/2 (1908), 16.

⁸⁸ Vgl. SCHILD, Bahnprojekte, 179.

⁸⁹ Vgl. KÖNIG, Bahnen, 82.

rechtigung abgesprochen werden darf. Zum Konzessionsgesuche wird aber unser Departement erst dann Stellung nehmen, wenn die Vernahmlassung des Kantons Wallis eingelangt sein wird.“⁹⁰

Wolfgang König beschrieb das Verhalten des Kantons als „ausgesprochen dilatorisch“⁹¹. Die Termine des Staatsrates wurden mehrmals verschoben, ohne zuvor eine Stellungnahme von der Gemeinde Zermatt einzuholen.⁹²

Durch den unerwarteten Tod Xaver Imfelds – er erlag 1909 im Alter von 56 Jahren einem Herzinfarkt – verlor das Projekt zunächst seinen leitenden Ingenieur.⁹³ Schließlich, am 28. Oktober 1913, verstarb auch der 52-jährige Henri Golliez, der eigentliche Initiator des zweiten Konzessionsgesuches, nach „kurzer Krankheit“, wie die Schweizerische Bauzeitung in ihrem Nekrolog festhielt.⁹⁴ Mit seinem Ableben und spätestens durch den Ausbruch des Ersten Weltkrieges, der auch etlichen anderen Bahnprojekten die Grundlage entzog, endete schließlich der Traum, das Matterhorn mittels einer Bergbahn zugänglich zu machen.

Es wäre jedoch verfehlt, einzig dem Heimatschutz das erfolgreiche Abwenden der Verwirklichung der Matterhornbahn zuzuschreiben, auch wenn die Bewegung sich selbst damit regelrecht rühmte und die Literatur derartige Schlüsse zieht. Die Einflussnahme und Sprengkraft des Heimatschutzes sind zwar zu relativieren, wenn auch nicht gänzlich abzustreiten.⁹⁵ Ein viel stärkeres Argument stellen hingegen die Finanzierbarkeit und der Kostenplan des Projektes dar (vgl. Tab. 3).

4. Projektanalyse

Imfeld schilderte im Konzessionsantrag, dass die Bauverhältnisse bis zur unterirdischen Station am Fuße des Hörnligrates ähnlich denen der Gornergratbahn und somit relativ solide seien, weswegen für diese Sektion mit keinerlei größeren Problemen zu rechnen gewesen wäre. Die gewählte Strecke sei wegen der vorteilhaften Lage durchwegs sonnig und auch schneefrei.⁹⁶ Allerdings war es nicht dieser Streckenteil, dessen Genehmigung dem Eisenbahndepartement widerstrebte: „Der vorgesehene Preis für den Drahtseilbahntunnel in sol-

⁹⁰ CH-BAR, Dossier E53#1000/893#15140*, Brief vom Post- und Eisenbahndepartement an X. Imfeld, 29.01.1907.

⁹¹ KÖNIG, Bahnen, 118.

⁹² Vgl. ebd.

⁹³ Vgl. VON FLÜE, Biografie, 34–35.

⁹⁴ Vgl. N. N., Nekrologie, 253.

⁹⁵ Vgl. KÖNIG, Bahnen, 110, 123–124.

⁹⁶ Vgl. CH-BAR, Dossier E8100B#1974_49#299, Konzessions-Gesuch Matterhorn-Bahn, [o. D.], 5. Dieser Faktor war nicht unerheblich. Aufgrund der enormen Schneemassen von teilweise bis zu zwölf Metern im Winter musste die Gornergratbahn hohe Räumungskosten von über 30.000 Franken jährlich einrechnen. Vgl. WIRZ-JULEN, Geschichte, 10.

cher Höhe und in fast 45° Neigung ist entschieden zu niedrig berechnet“⁹⁷, so ein Vermerk am Rande des dem Konzessionsantrag beigelegten Kostenvoranschlages. Auch die Schweizerische Bauzeitung äußerte sich hierzu:

„Die Kosten dieser 2,2 km langen Tunnelstrecke sind auf 900.000 Franken veranschlagt; dabei wird bemerkt, dass Herr Ingenieur Trautweiler⁹⁸ den Kilometer seiner unterirdischen Jungfraubahn auf 879.500 Fr. berechnet habe. Wir können hier nur wiederholen, was wir damals schon mit Rücksicht auf diesen Ansatz erwähnt haben, nämlich dass ein Tunnel von über 70 % Steigung nicht mehr als Tunnelbau, sondern eher als tonnlägiger Schacht zu betrachten ist und dass daher dessen Baukosten wesentlich höher anzusetzen sind. Ferner müssen die erheblichen Schwierigkeiten⁹⁹, welche Arbeiten in so ungewöhnlicher Höhenlage entgegenstehen, bei der Berechnung auch noch in Betracht gezogen werden.“¹⁰⁰

Für die konkreten Beanstandungen an der Budgetierung des Tunnels muss vor allem auf die Geologie und die klimatischen Verhältnisse hingewiesen werden. Während diese Faktoren idealerweise bereits in der Planungsphase einbezogen werden sollten,¹⁰¹ ist davon auszugehen, dass entsprechende Vorarbeiten erst nach der eigentlichen Konzessionsgenehmigung stattgefunden hätten, nicht zuletzt aufgrund der erheblichen Kosten. Am Beispiel des Briefwechsels Haags in Bezug auf die Gornergratbahn, in welchem dieser eine Summe von 22.000 Franken für die durchgeführten Analysen und Planungsvorgänge beschrieb, lässt sich dies deutlich machen.¹⁰² Bei einer Ablehnung des Projektes wäre dieses Kapital verloren gegangen.

Die Erstellung eines adäquaten Kostenplanes erwies sich schon alleine aufgrund der Pionierstellung des Projektes als schwierig. Es gab keine Möglichkeit, die berechneten Angaben anhand der Ergebnisse einer anderen Bahn zu vergleichen.¹⁰³ Auch heute noch gehört

⁹⁷ CH-BAR, Dossier E8100B#1974_49#299, Konzessionsvorlage für eine Schmalspurbahn von Zermatt auf das Matterhorn (Matterhornbahn), 28.12.1906.

⁹⁸ Um die Konzession für eine Bahn zum Gipfel der Jungfrau hatten sich insgesamt drei Konzessionäre beworben, unter ihnen Ingenieur Alexander Trautweiler. Zwischen den Petenten war es zu einer Einigung gekommen und 1891 wurde die Konzession erteilt. Adolf Guyer-Zeller bemühte sich erst vier Jahre später um sein Projekt, nachdem die Einreichfristen für die erforderlichen Unterlagen von Seiten der Ingenieure Ende 1893 versäumt worden waren. Vgl. MOSER, „Jungfrau“, 39–44.

⁹⁹ Hier wurde auf die Bergkrankheit Bezug genommen. Bereits während des Baues der Gornergrat- und der Jungfraubahn konnten zeitgenössische Ärzte und Wissenschaftler einen Verlust der Leistungsfähigkeit der Arbeiter von bis zu einem Drittel festhalten, ein Umstand, der auch beim Matterhornprojekt zu Verzögerungen geführt hätte. Vgl. Paul CAMINADA, Ingenieurprojekte, in: Madlena Cavelti Hammer u. a., Hg., Xaver Imfeld, 1853–1909. Meister der Alpentopografie, Sarnen 2006, 151–171, hier 157.

¹⁰⁰ N. N., Hochgebirgs-Bahnen, 146–147.

¹⁰¹ Vgl. CAVELTI HAMMER, Todesjahr, 5.

¹⁰² Vgl. CH-BAR, Dossier E53#1000/893#7470*, Brief von August Haag an den Bundesrat, 10.06.1895.

¹⁰³ Vgl. KÖNIG, Bahnen, 93.

der Tunnelbau aufgrund der hohen Dauer, Kosten und Leistungsanforderung zu den anspruchsvollsten und unberechenbarsten Projektarten, genaue Vorhersagen sind kaum möglich.¹⁰⁴ Imfeld verwendete vermutlich zu Beginn seiner Studien sowohl eigene Aufzeichnungen als auch von der Landestopografie herausgegebene Messtischblätter, um die Trassenführung zu bestimmen und daraus die Kosten abzuleiten. Mithilfe unterschiedlicher Berechnungsformeln konnten so Werte generiert werden, die in den Konzessionsantrag einflossen.¹⁰⁵

Neben diesen Formeln wurden auch Rückschlüsse über übliche Renditen, Besucherzahlen und Betriebsrechnungen erstellt.¹⁰⁶ Im Konzessionsantrag rechneten die Petenten mit 12.000 Fahrgästen im Jahr (vgl. Tab.1), welche die gesamte Strecke bis zur Endstation am Matterhorn fahren würden. Die Seilbahn selbst, so die Ausführung, wäre in der Lage, jeden Tag bei 10-stündigem Betrieb bis zu 1.600 Besucher/-innen (also 40 Personen pro Waggon, alle 15 Minuten) zum Gipfel zu befördern.¹⁰⁷ Die Tarife, die mit der Besucherfrequenz die Betriebsrechnung ergaben, wurden ebenfalls festgehalten. Für die Zahnradbahn wurde ein Kilometerpreis von 1,20 Franken veranschlagt, woraus sich ein Preis für eine Einfachfahrt bis zur Klubhütte von zwölf Franken ergab. Die Tarife mussten relativ hoch angesetzt werden, um die zu erwartenden hohen Kosten abzudecken und eine entsprechende Rentabilität gewährleisten zu können. Für die zweite Sektion, die als Drahtseilbahn geplant war, wurde eine Pauschale festgesetzt.¹⁰⁸ Eine Hin- und Retourfahrt Zermatt-Matterhorn hätte somit 50 Franken gekostet.¹⁰⁹

Tab. 1: Projektierter Besucherfrequenz bis zum Gipfel im Konzessionsantrag¹¹⁰

10	ganz schöne Tage	à	600 Personen	=	6000 Personen
20	mittelschöne Tage	à	250 Personen	=	5000 Personen
20	Tage veränderlich	à	50 Personen	=	1000 Personen

Für die Berechnung der Einnahmen wurde mit mehr als 12.000 Personen pro Jahr gerechnet. 19.000 Menschen, so der Konzessionsantrag, würden nur Teile der Strecke befahren und sich auf Einfach- und Retourfahrten verteilen. Insgesamt ergäben sich so gemäß der Betriebs-

¹⁰⁴ Vgl. Michael ARMINGER, Chancen- und Risikomanagement bei ausgewählten Infrastrukturprojekten, tech. Diplomarbeit, Universität für Bodenkultur Wien 2014, 24-26.

¹⁰⁵ Vgl. CAMINADA, Ingenieurprojekte, 151-152.

¹⁰⁶ Vgl. KÖNIG, Bahnen, 93.

¹⁰⁷ Vgl. CH-BAR, Dossier E8100B#1974_49#299, Konzessions-Gesuch Matterhorn-Bahn, [o. D.], 7.

¹⁰⁸ Vgl. STAEBLIN, Eisenbahnkonzession, 327.

¹⁰⁹ Vgl. CH-BAR, Dossier E8100B#1974_49#299, Konzessions-Gesuch Matterhorn-Bahn, [o. D.], 7.

¹¹⁰ Ebd.

rechnung Einnahmen von 820.000 Franken, welche 520.000 Franken Ausgaben gegenüberstehen sollten, also ein Überschuss von 300.000 Franken, der für die Verzinsung des Aktienkapitals vorgesehen war.¹¹¹

Imfeld setzte in seinem Konzessionsgesuch für die Matterhornbahn den 2,2 Kilometer langen Tunnel mit 450 Franken pro Meter an (990.000 Franken für 2,2 Kilometer).¹¹² Verglichen mit den Angaben der Jungfraubahn, deren Tunnel jedoch weitaus niedrigere Steigungen zu überwinden hatte (in der kostenaufwendigsten Sektion der Jungfraubahn waren es lediglich 10 Prozent Maximalsteigung,¹¹³ während bei der Matterhornbahn sogar von 95 Prozent die Rede war,¹¹⁴) ist ersichtlich, dass es keinesfalls möglich gewesen wäre, das Budget zu halten (vgl. Tab. 2).

Tab. 2: Jungfraubahn: Vergleich der Berechnungen Adolf Guyer-Zellers vom Sommer 1896 mit den effektiven Baukosten¹¹⁵

Rubrik	Broschüre 1896	Geschäftsbericht	Veränderung	
	(Fr.)	1913 (Fr.)	nominal (Fr.)	in %
Verwaltung	200.000,00	683.168,54	483.168,54	241,58
Geldbeschaffung, Zinsen	300.000,00	1.389.358,61	1.089.358,61	363,12
Expropriation	60.000,00	219.241,82	159.241,82	265,40
Unterbau	5.574.600,00	7.186.867,31	1.612.267,31	28,92
Oberbau	554.400,00	570.463,15	16.063,15	2,90
Hochbauten	180.000,00	1.580.869,66	1.400.869,66	778,26
Kraftstationen	800.000,00	3.168.260,45	2.368.260,45	296,03
Telephon	0,00	23.671,38	23.671,38	
Leitungen	0,00	508.395,19	508.395,19	
Observatorium	100.000,00	0,00	-100.000,00	-100,00
Rollmaterial	821.000,00	788.953,92	- 32.046,08	-3,90
Personenaufzug	150.000,00	0,00	-150.000,00	-100,00
Mobiliar	60.000,00	151.023,00	91.023,00	151,71
Unvorhergesehenes ¹¹⁶	1.200.000,00	0,00	0,00	0,00
Total	10.000.000,00	16.270.273,03	6.270.273,03	62,70

Tabelle 2 stellt die Kostenabweichungen beim Bau der Jungfraubahn dar. Links finden sich die Werte, die der Initiator, Adolf Guyer-Zeller¹¹⁷, in seinen Unterlagen errechnet und ge-

¹¹¹ Vgl. CH-BAR, Dossier E8100B#1974_49#299, Konzessions-Gesuch Matterhorn-Bahn, [o. D.], 10.

¹¹² Vgl. Hochgebirgs-Bahnen, 146-147.

¹¹³ Vgl. Adolf GUYER-ZELLER, Das Projekt der Jungfraubahn. Wissenschaftlich, technisch und finanziell beleuchtet, Zürich 1896, 76.

¹¹⁴ Vgl. CH-BAR, Dossier E8100B#1974_49#299, Konzessions-Gesuch Matterhorn-Bahn, [o. D.], 7.

¹¹⁵ MOSER, „Jungfrau“, 111. Datenbasis: GUYER-ZELLER, Projekt, 77-79; Jungfraubahn-Gesellschaft, Geschäftsbericht für 1913, 22-23.

¹¹⁶ Dieser Posten enthält eine Inkonsistenz. Korrekterweise müssten die 0,00 Fr. im Geschäftsbericht als -1.200.000 in der Spalte „Veränderung nominal“ und -100 in der Spalte „Veränderung in %“ angegeben sein. Dies ergäbe für den Endwert eine Überschreitung von 5.070.273,03 Fr., das wären rund 50,7 und nicht 62,70 Prozent.

nannt hatte.¹¹⁸ Dem gegenüber stehen die tatsächlichen Kosten aus dem Geschäftsbericht der für den Bau und Betrieb der Bahn gegründeten Gesellschaft von 1913.¹¹⁹

Am auffälligsten ist sicherlich die Überschreitung von 778,26 Prozent bei den Hochbauten. Patrick Moser schildert hierzu, dass Guyer-Zeller wohl „vergessen“ [habe], die Unterkünfte für die Arbeiter und die Betriebsbeamten (oder gar die Bahnhöfe) in seine Kalkulationen miteinzubeziehen¹²⁰. Deutlich unterschätzt hatte Guyer-Zeller auch den Preis des Tunnels. In seiner 1896 ausgegebenen Broschüre sprach er noch von 350 Franken für jeden Tunnelmeter,¹²¹ was in Ingenieurskreisen für viel Verwunderung und auch heftige Kritik gesorgt hatte.¹²² Die effektiven Kosten des Tunnels lagen tatsächlich, je nach Streckenabschnitt, zwischen 559 und 1.153 Franken pro Meter (für die letzte Sektion).¹²³

Vor diesem Hintergrund wird deutlich, dass das von Imfeld veranschlagte Budget von 450 Franken pro Meter für den Tunnel der Matterhornbahn bei Weitem nicht ausgereicht hätte. Ganz zu schweigen von den unvorhergesehenen Schwierigkeiten und Herausforderungen, die bei einem derartigen Tunnelprojekt aufgetreten wären. Zahlreiche Unfälle (vor allem im Zusammenhang mit den Sprengtätigkeiten) behinderten und verzögerten etwa die Bautätigkeit der Jungfraubahn sogar soweit, dass das Projekt zwischenzeitig gefährdet war.¹²⁴

Es ist unwahrscheinlich, dass, selbst nach einer Konzessionsvergabe, mit dem Bau der Bahn begonnen worden wäre. Die in- und ausländischen Banken waren um 1900 nicht mehr gewillt, Geldmittel für solche waghalsigen Projekte zu mobilisieren. Durch die hohen Verluste, die sie durch gescheiterte Bahnprojekte erlitten hatten, waren sie sensibilisiert worden und führten strenge Konditionen ein. Das kann wiederum durch das Vergleichsprojekt Jungfraubahn verdeutlicht werden, wo erhebliche Finanzierungsprobleme zu überwinden waren.

¹¹⁷ Adolf Guyer-Zeller wurde 1839 in Zürich geboren und studierte in Genf Nationalökonomie. Nach seiner Mitarbeit im elterlichen Textilunternehmen wechselte er 1879 in die Revisionskommission der Schweizerischen Nordostbahn, welche er sich schrittweise über das Aufkaufen von Aktien aneignete, möglich gemacht durch den Zusammenbruch des Eisenbahnmarktes. Seinem dominanten Vorgehen bei der Übernahme der Aktiengesellschaft verdankt er seinen Titel als „Eisenbahnkönig“ beziehungsweise „Diktator der Nordostbahn“. Vgl. MOSER, „Jungfrau“, 51–53; Hans-Peter BÄRTSCHI, Die Eisenbahn als Landschaftsgestalterin, in: Hans-Peter Bärtschi u. a., Hg., Kohle, Strom und Schienen. Die Eisenbahn erobert die Schweiz, Zürich 1997, 14–62, hier 37.

¹¹⁸ Dazu mehr in: GUYER-ZELLER, Projekt.

¹¹⁹ Es ist zu beachten, dass Währungsdifferenzen nicht berücksichtigt und nicht die gesamte geplante Strecke fertig gestellt wurde. Von der (bis heute angefahrenen) Endstation Jungfrauoch hätte noch ein Aufzug bis an die Spitze der Jungfrau führen sollen, wo zudem ein Observatorium errichtet werden hätte sollen. Spätestens nach 1906 dachte jedoch niemand mehr an eine Weiterführung der Strecke bis zum projektierten Endpunkt. Aus diesem Grund fallen die Kosten für den Personenaufzug und das Observatorium auch aus der Rechnung heraus. Vgl. dazu MOSER, „Jungfrau“, 111.

¹²⁰ Ebd., 112.

¹²¹ Vgl. GUYER-ZELLER, Projekt, 78.

¹²² Vgl. MOSER, „Jungfrau“, 64–67.

¹²³ Vgl. ebd., 113.

¹²⁴ Eine übersichtliche Zusammenfassung der wichtigsten Ereignisse in der Anfangsgeschichte der Jungfraubahn gibt unter anderem SCHILD, Jungfraubahn, 39–49.

Der versierte Geschäftsmann Adolf Guyer-Zeller war nicht bereit, auf die Forderungen der Banken einzugehen und schob so die Gründung der für die Finanzierung seines Projektes essentiellen Aktiengesellschaft mehrmals über die vom Bundesrat festgelegten Fristen hinaus. Den ersten Streckenabschnitt bezahlte er sogar vollständig aus eigener Tasche. Guyer-Zeller führte die angespannte Lage am Finanzmarkt angesichts des Spanisch-Amerikanischen Krieges als Grund für die Verzögerungen an. Dieses Argument überzeugte die Beamten des Bundes jedoch nicht. Vielmehr vermuteten sie den fehlenden Glauben der Geldgeber als Ursache der Verzögerungen bei der Gesellschaftsgründung. Der Druck von Seiten des Bundesrates wurde schließlich so groß, dass Guyer-Zeller 1898, zwei Jahre nach Baubeginn, endlich die Jungfraubahn-Gesellschaft gründete. Sämtliche Aktien und Obligationen, die ausgegeben wurden, gingen allerdings an Freunde oder Verwandte des Projektleiters beziehungsweise wurden von seiner 1894 gegründeten Bank *Guyertzeller* übernommen.¹²⁵

Unfälle und finanzielle Schwierigkeiten sorgten immer wieder für Baustopps. Gerade die knappe, viel kritisierte Kalkulation des Tunnelbaus schien der Finanzierung regelrecht die Luft abzuschneiden und das Projekt an den Rand des Scheiterns zu bringen. Doch wurde nicht aufgegeben, sondern versucht, über Kredite mit unvorteilhaften Konditionen (woraus sich auch die große Abweichung im Punkt *Geldbeschaffung, Zinsen* in Tabelle 2 herleiten lässt) den Bau etappenweise voranzutreiben. 1901, nach Ablauf der fünf Jahre, die für die Fertigstellung der Strecke in der Konzession vorgesehen waren, war lediglich ein Drittel der projektierten Streckenführung errichtet worden.¹²⁶ Am 1. August 1912 konnte endlich die oberste Sektion der Jungfraubahn, die Station *Jungfrauoch*, eröffnet werden. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte der Bau bereits über 16 Millionen Franken gekostet (ursprünglich waren 10 Millionen geplant gewesen),¹²⁷ hauptsächlich getragen von der Bank *Guyertzeller*,¹²⁸ ohne die es wohl keine Jungfraubahn geben würde.

Die Entwicklungen dieses Projektes zeigen deutlich die Schwierigkeiten, vor denen in ähnlicher Weise auch die Initiatoren der Matterhornbahn gestanden wären. Allerdings stand mit Adolf Guyer-Zeller ein finanzstarker, vernetzter und geschickter Unternehmer hinter dem Projekt der Jungfraubahn, der den Baufortschritt beinahe ausschließlich selbst finanzierte oder von seiner eigenen Bank finanzieren ließ.¹²⁹ Es ist durchaus naheliegend, wie Patrick

¹²⁵ Vgl. MOSER, „Jungfrau“, 79–86. Doris Müller-Füglister vermutet in ihrer Arbeit über den Geschäftsmann hinter dieser Aufteilung weniger finanzielle Engpässe, sondern dass Guyer-Zeller kein Mitspracherecht anderer Aktionäre wünschte. Vgl. Doris MÜLLER-FÜGLISTER, *Adolf Guyer-Zeller (1839–1899). „Amerikanismus“ in der Schweiz? Entfaltung und Grenzen eines Eisenbahnunternehmers*, Zürich 1992, 187.

¹²⁶ Vgl. MOSER, „Jungfrau“, 88–103.

¹²⁷ Vgl. ebd., 109–110.

¹²⁸ Vgl. ebd., 106.

¹²⁹ Vgl. SCHILD, *Bahnprojekte*, 170.

Moser annimmt, dass Guyer-Zellers schlechter Ruf und seine Sturheit diesem bei der Suche nach einer geeigneten Finanzierung im Weg gestanden waren. Die Finanzinstitute wussten um sein eigensinniges Vorgehen bei der Übernahme der Schweizerischen Nordostbahn, welches ihm die Titulierung „Eisenbahndiktator“ bescherte.¹³⁰ Dieses Problem gab es bei der Matterhornbahn nicht, allerdings, wie auch bei der Jungfraubahn, scharfe Kritik an der Kostenaufstellung. Wie aus den Schilderungen ersichtlich wurde, waren die Banken bei der Ausgabe von Krediten für die Bahnprojekte weitaus genauer und strenger als der Bund,¹³¹ der sich um diese Themen kaum zu kümmern hatte. Nach den heftigen Diskussionen über die Budgetierung des Tunnels und den Auseinandersetzungen rund um den Heimatschutz ist es fraglich, ob sich genügend Investoren und Aktionäre gefunden hätten, die das Wagnis eines solch riskanten Pionierprojektes eingegangen wären – und wenn, dann sicherlich zu ähnlichen Konditionen wie jene, die Guyer-Zeller für sein Projekt ausgeschlagen hatte, da sie die Rentabilität gefährdeten.

Es kann allerdings angenommen werden, dass, wäre die Bahn realisiert worden, auch hier die Besucherzahlen die Vorstellungen der Konzessionäre übertroffen hätten. Ein starkes Indiz hierfür liefern die Betriebsergebnisse der Gornergratbahn. Seit der Inbetriebnahme konnte die Bahn jedes Jahr (bei Ausklammerung der Kriegsjahre, während derer die gesamte Tourismusindustrie einen drastischen Rückgang erlebte) Gewinne schreiben. Bereits 1899, also im ersten Betriebsjahr, benutzten sie 34.400 Fahrgäste, mit steigender Tendenz.¹³² Auch die Entwicklungen der Besucherzahlen der Jungfraubahn zeigen auf, welchen durchschlagenden Erfolg die Bergbahnen aufweisen. Schon zwei Jahre nach der Eröffnung der vollständigen Bahnstrecke nutzten mehr als doppelt so viele Gäste die Bahn, als Guyer-Zeller es projiziert hatte.¹³³ Wolfgang König beschreibt dies treffend: „Der notorische Optimismus der Investoren wurde also noch durch die tatsächliche touristische Nachfrage übertroffen.“¹³⁴

Auch die Ausschüttung der Dividenden konnte daher nahezu die Erwartungen erfüllen. So bewegten sie sich bei der Gornergratbahn zwischen 1901 und 1913 zwischen drei und sechs Prozent.¹³⁵ Die Gesellschaft der Jungfraubahn wäre bereits nach 1950 in der Lage gewesen, sämtliche noch übrig gebliebenen Schulden zu tilgen, wären nicht wirtschaftliche Gründe dem entgegengestanden.¹³⁶ Eine derartige Entwicklung wäre auch für die Matterhornbahn durchaus denkbar gewesen. Im Konzessionsantrag wurde mit 12.000 Fahrgästen im Jahr

¹³⁰ Vgl. MOSER, „Jungfrau“, 79.

¹³¹ Vgl. KÖNIG, Bahnen, 93.

¹³² 1970 wurden sogar über 1,6 Millionen Besucher transportiert, die Mehrheit im Winter. Vgl. Botschaft, 348–349.

¹³³ Vgl. MOSER, „Jungfrau“, 114.

¹³⁴ Vgl. KÖNIG, Bahnen, 93.

¹³⁵ Vgl. Botschaft, 349.

¹³⁶ Vgl. MOSER, „Jungfrau“, 134–135.

gerechnet, eine Zahl, die realistisch erscheint.¹³⁷ Wohl wäre die Transportkapazität der Drahtseilbahn bald an ihre Grenzen gestoßen und hätte entsprechender Erweiterungen bedurft, welche sich aber sicherlich bald gerechnet hätten.

5. Conclusio

Die Matterhornbahn, ein visionäres Projekt, welches in der Öffentlichkeit hohe Wellen schlug, ist heute fast in Vergessenheit geraten. Sie war ausschlaggebend für den noch jungen Heimatschutz, Stellung zu den Bergbahnprojekten zu beziehen, und sorgte mit ihren Ambitionen für die bis dahin aufsehenerregendste Unterschriftensammlung der Schweiz. Die Sachverständigen sowohl des Post- und Eisenbahndepartements als auch von Fachzeitschriften kritisierten, genau wie bei der Jungfraubahn, den veranschlagten Kosten- und Zeitaufwand des Tunnels. Dieser wäre es auch gewesen, der über den Erfolg und Misserfolg des gesamten Projektes entschieden hätte. Die Initiatoren der Jungfraubahn hatten die nötigen Kontakte, Vernetzung und finanziellen Mittel, um den Bau mit eigenen Kräften voranzutreiben. Ohne die Unterstützung der eigenen Bank Guyer-Zellers wäre das Projekt zum Scheitern verurteilt gewesen. Spekulationswut, Konkurse und Unfälle hatten die positive Stimmung und den Glauben an die innovativen Bahnprojekte zerstört. Erst langsam konnten Investoren wieder überzeugt werden, in Bergbahnen zu investieren. Auch am Ausbruch des Ersten Weltkrieges, der die ökonomische Entwicklung und die Investitionsbedingungen im Tourismus dramatisch verschlechtert hatte, hätte die Matterhornbahn scheitern können. Der Tourismus brach ein und konnte sich erst wieder nach Ende des Zweiten Weltkrieges erholen.

Es bleibt noch die Frage, warum die finanziellen Angaben im Konzessionsantrag so straff berechnet beziehungsweise niedrig angesetzt worden waren. Die These, dass die Anträge womöglich schnell fertiggestellt und eingereicht wurden, um so, im Falle einer aufkommenden Konkurrenz, den Vorzug zu sichern, ist nur teilweise zu halten. Der Faktor Zeit spielte dennoch keine unerhebliche Rolle. Nachdem die Visp-Zermatt-Bahn fertig gestellt worden war, die Jungfraubahn erfolgreich ihre ersten Streckenabschnitte bedient hatte, war es nur eine Frage der Zeit, bis sich jemand für ein solches Bauvorhaben bewerben würde. Die Pläne Imfelds von 1891 waren bereits in der Schweizerischen Bauzeitung publiziert worden und somit auch frei zugänglich. Auch zeigte die Erfahrung der Initiatoren, dass es durchaus zu einem harten Konkurrenzkampf um die Konzession kommen konnte. Tatsächlich könnte

¹³⁷ Vgl. CH-BAR, Dossier E8100B#1974_49#299, Konzessionsvorlage für eine Schmalspurbahn von Zermatt auf das Matterhorn (Matterhornbahn), 28.12.1906.

es an der aufflammenden öffentlichen Ablehnung des Projektes liegen, dass ihm nicht weitere folgten.

Entscheidende Kriterien für die Annahme eines Antrages waren die Kosten- und Zeitpläne. Den Zuschlag erhielt jener Petent, der für eine geringere Summe eine frühere Fertigstellung garantierten konnte. Dieses Moment bildet ein entscheidendes Indiz dafür, warum die Pläne so straff kalkuliert worden waren. Kostenüberschreitungen nach der Genehmigung konnten nicht zu einem Rückzug der Konzession führen, zu realistische Finanzpläne aber zu einer Nicht-Vergabe der Konzession. Allerdings wäre es falsch zu glauben, dass sich das Post- und Eisenbahndepartement dessen nicht bewusst gewesen wäre. Die dort angestellten Fachkräfte und Ingenieure zweifelten die Aufstellungen durchaus an, wie durch die Notizen am Konzessionsantrag der Matterhornbahn ersichtlich wurde. Die Genehmigungen wurden jedoch trotzdem vergeben, schließlich war die Bereit- und Sicherstellung des Kapitals nicht die Aufgabe des Bundes.

Eben die unsichere Situation der Finanzierung stellt einen weiteren Faktor für die knappen Kostenpläne dar. Um interessierte Geldgeber für das Projekt zu begeistern, mussten die Renditen vielversprechend sein. Aufgrund der Pionierstellung der Projekte konnte mit dem hohen Zuspruch der Besucher/-innen nicht gerechnet werden. So mussten die Kosten gestrafft werden, um rechnerisch auf passende Werte zu kommen. Ohne entsprechende Gewinnaussicht hätte es wohl kaum jemanden gegeben, der bereit gewesen wäre, das Risiko einzugehen und in ein solch kühnes Projekt wie eine Matterhornbahn zu investieren.

Wäre Imfelds und Golliez' Gesuch konzessioniert worden, hätte sich das Lukrieren von Finanzmitteln ähnlich schwierig wie bei der Jungfraubahn dargestellt. Zudem ist davon auszugehen, wäre der Heimatschutz mit seinem Protest nicht so in die Offensive gegangen und damit ins Zentrum der Aufmerksamkeit gerückt, dass die Pläne noch abgeändert worden wären. Unter anderem forderte das Post- und Eisenbahndepartement in Bern noch eine detaillierte Aufstellung der Brems- und Sicherheitsvorrichtungen für die zweite Sektion der Matterhornbahn. Doch die öffentliche Diskussion und der Unwille des Kantons Wallis, eine Stellungnahme abzugeben, machten jedes weitere Vorgehen obsolet. Letzten Endes kam es nie zu einem endgültigen Beschluss, die Bahn abzulehnen, auch wenn dies in manchen Quellen und in der Literatur behauptet wird. Tatsächlich endete das Projekt mit dem Ableben der beiden Konzessionäre 1909 beziehungsweise 1913 vorzeitig. Es wäre sicherlich einfacher gewesen, die Bahn gleich nach dem ersten Gesuch zu errichten. Vielleicht wäre dann heute die Matterhorn- und nicht die Jungfraubahn eines der großen Highlights bei einem Besuch in der Schweiz.

Anfang der 1950er Jahre wurde erneut ein Vorhaben einer Matterhornbahn bekannt. Graf Lora Totina soll geplant haben, von Furggen in Italien ausgehend eine Luftseilbahn bis an den Gipfel zu führen. Auch dieses Vorhaben wurde nicht realisiert. Neben zahlreichen Protesten wurden auch Unterschriften gesammelt und nach Rom geschickt, um den Bau der Bahn zu verhindern.¹³⁸ Der Antrag hatte somit keine Chance. Der Traum einer Bahn auf den Gipfel dieses einen, besonderen Berges, der so viel mehr als nur einer von zahlreichen Viertausendern in den Alpen darstellt, wurde damit endgültig zu Grabe getragen.

¹³⁸ Vgl. KÖNIG, Bahnen, 118.

Tab. 3: Der Finanzplan der Matterhornbahn 1906¹³⁹

Anlagekosten	SFr	Zwischensu.
I. Bahnanlage und feste Einrichtung		
1 Organisations- und Verwaltungskosten		
Konzessionserwerbung, Vorprojekt	200.000	
Gründungs- und Finanzierungskosten	500.000	
Verwaltung und technische Bauleitung	300.000	1.000.000
2 Verzinsung des Baukapitals (Bauzeit 4 Jahre)		
5 Millionen Obligationen à 5 % während 2 Jahren	500.000	
5 Millionen Aktien à 5 % während 2 Jahren	500.000	1.000.000
3 Landerwerb und Wasserrechte	150.000	150.000
4 Kraftstation	450.000	450.000
5 Bahnbau		
<i>Erste Sektion: Zermatt-Klubhütte</i>		
a) Unterbau (per km 140.000)	1.379.000	
Zuschlag für Tunnel (per km 400.000)	1.040.000	
b) Oberbau (per km 60.000)	591.000	
c) Elektrisches Leitungsnetz	150.000	
d) Hochbau	100.000	
e) Signale, Bahnabschluss	20.000	
f) Unvorhergesehenes	320.000	3.600.000
<i>Zweite Sektion: Klubhütte – Matterhorn</i>		
a) Unterbau (gemauert, ink. Tunnel und Seitengalerien)	2.330.000	
b) Seilbahn-Oberbau (Schwellen, Schienen, Weichen)	150.000	
c) Hochbau (Umsteigestation, Gipfelstation, Wege und Aussichtsgalerien etc.)	200.000	
d) Drahtseile und Seilrollen	50.000	
e) Signale	5.000	
f) Unvorhergesehenes	265.000	3.000.000
II. Rollmaterial		
Erste Sektion, Zermatt – Klubhütte		
6 Motorwagen mit Personenwagen kombiniert	225.000	
10 Personenwagen	60.000	
Güterwagen, Montagewagen, Rollwagen	20.000	305.000
Zweite Sektion: Klubhütte – Matterhorn		
4 Drahtseilwagen, komplett à 40 Personen	60.000	60.000
Mechanischer Antrieb: Elektromotoren, Einrichtung, Bremsen	70.000	
Transformatoren, Schalteinrichtungen etc.	55.000	125.000
Umformerstation mit Pufferbatterie	100.000	100.000
III. Mobiliar und Gerätschaften	50.000	50.000
Unvorhergesehenes	160.000	160.000
Gesamtsumme		10.000.000

¹³⁹ CH-BAR, Dossier E8100B#1974/49#299*, Konzessionsgesuch Matterhorn-Bahn, 04.12.1906.



Abb. 1: Das Matterhorn von Osten, Skizze mit eingezeichnetem Streckenverlauf.

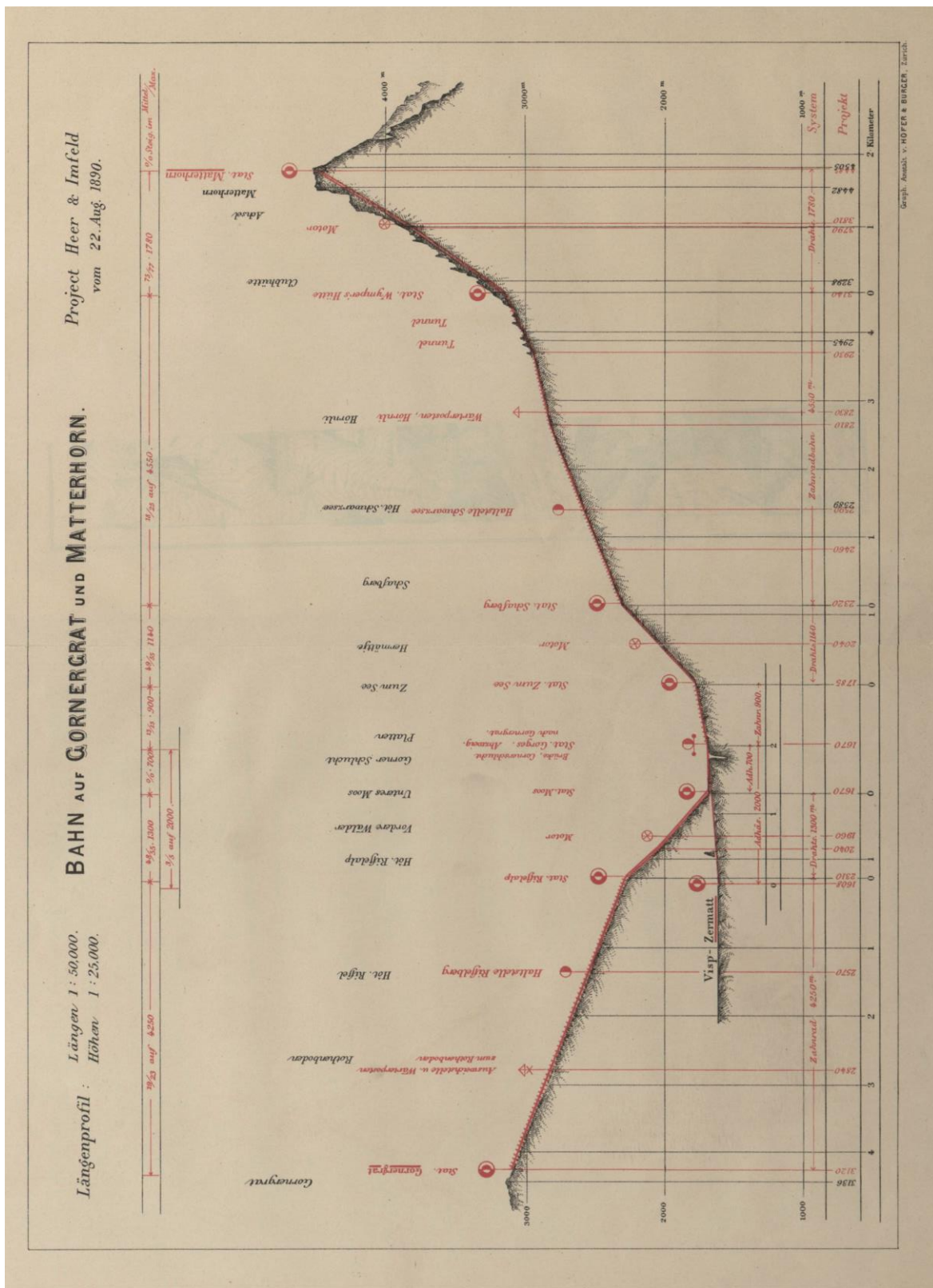


Abb. 2: Längenprofil der Bahn auf Gornergrat und Matterhorn.

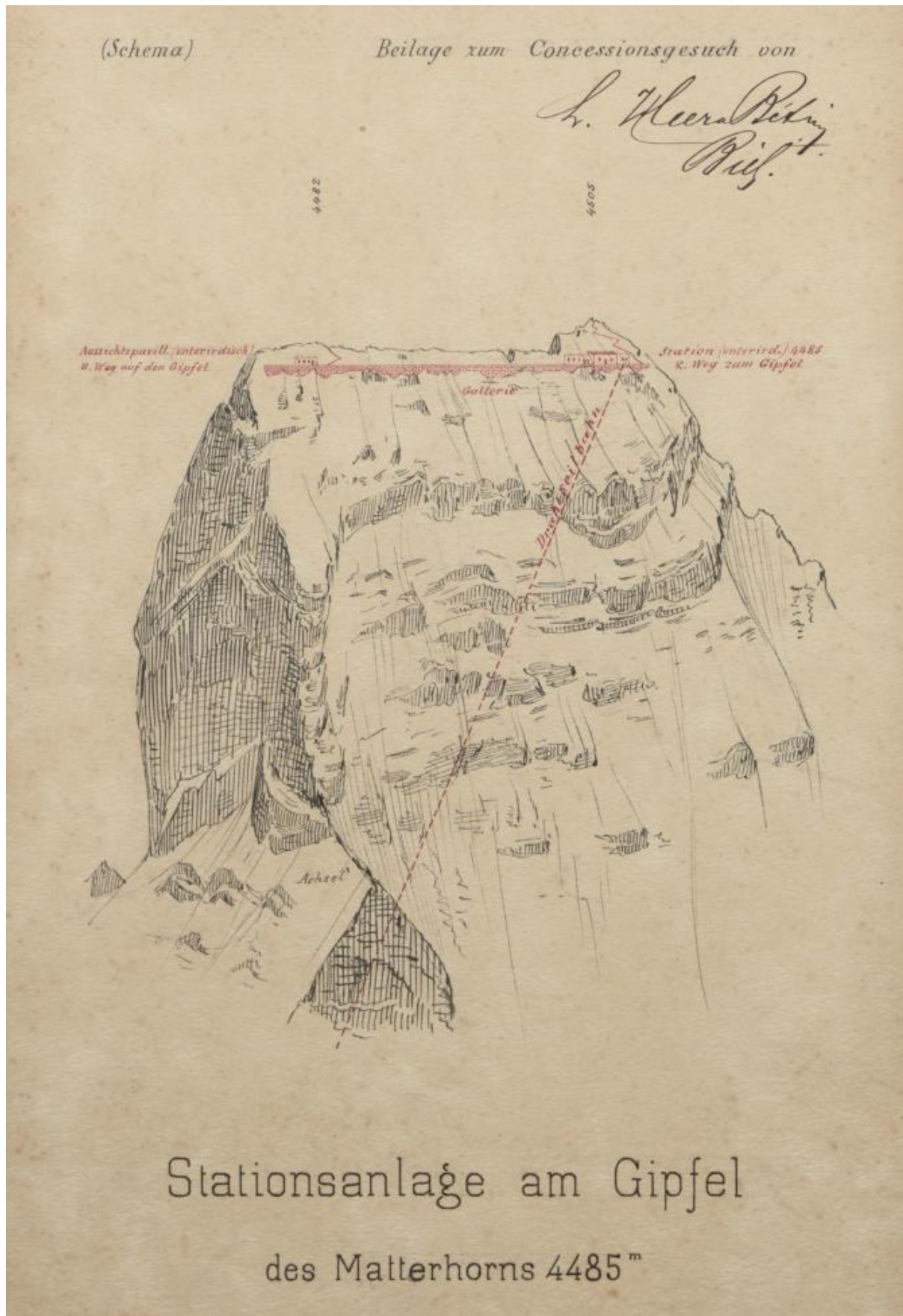


Abb. 3: Schema der Stationsanlage am Gipfel des Matterhorns.

Anhang

Quellen

Archivmaterial

Schweizerisches Bundesarchiv (CH-BAR)

CH-BAR Dossier E53#1000/893#15140*, Konzessionsgesuch für die Strecke Zermatt-Klubhütte (Zahnradbahn) und Klubhütte-Matterhorn (Drahtseilbahn) von Golliez aus Zürich und verschiedene Einsprachen.

CH-BAR Dossier E53#1000/893#7470*, Fristverlängerung zur Einreichung der finanziellen und technischen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten für die Strecke Zermatt-Gornergrat; Ablehnung des Fristverlängerungsgesuchs zur Einreichung der finanziellen und technischen Vorlagen für die Matterhornbahn.

CH-BAR Dossier E8100B#1974/49#299*, Matterhornbahn.

CH-BAR Dossier E8100C-03#1978/40#1216*, Konzessionsgesuch und Mitberichte.

Gedruckte Quellen

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung neuer Konzessionen für die Gornergratbahn und die Arth-Rigi-Bahn, 11.08.1971, online unter: Schweizerisches Bundesarchiv, <http://www.amtsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?id=10045147> (03.10.2015).

Adolf GUYER-ZELLER, Das Projekt der Jungfraubahn. Wissenschaftlich, technisch und finanziell beleuchtet, Zürich 1896.

Robert HEROLD, Der schweizerische Bund und die Eisenbahnen bis zur Jahrhundertwende, Stuttgart 1902.

N. N., Der Kampf ums Matterhorn, in: Vaterland, zitiert nach Heimatschutz/Patrimoine 2/6 (1907), 87–89.

N. N., Die elektrische Zahnradbahn auf den Gornergrat, in: Schweizerische Bauzeitung 31/32 (1898), 116–119.

N. N., Matterhornbahn, in: Le Comité, zitiert nach Heimatschutz/Patrimoine 3/2 (1908), 16.

N. N., Nekrologie, in: Schweizerische Bauzeitung 61/62 (1913), 253.

N. N., Neue Bergbahnprojecte, in: Schweizerische Bauzeitung 15/16 (1890), 56.

N. N., Walliser Bergbahnprojecte, in: Schweizerische Bauzeitung 17/18 (1891), 81–82.

N. N., Zermatter Hochgebirgs-Bahnen, in: Schweizerische Bauzeitung 17/23 (1891), 145–147.

Literatur

- Michael ARMINGER, Chancen- und Risikomanagement bei ausgewählten Infrastrukturprojekten, tech. Diplomarbeit, Universität für Bodenkultur Wien 2014.
- Andreas BALTHASAR, Zug um Zug. Eine Technikgeschichte der Schweizer Eisenbahn aus sozialhistorischer Sicht, Basel 1993.
- Hans-Peter BÄRTSCHI, Die Eisenbahn als Landschaftsgestalterin, in: Hans-Peter Bärtschi u. a., Hg., Kohle, Strom und Schienen. Die Eisenbahn erobert die Schweiz, Zürich 1997, 14–62.
- Paul CAMINADA, Ingenieurprojekte, in: Madlena Cavelti Hammer u. a., Hg., Xaver Imfeld, 1853–1909. Meister der Alpentopografie, Sarnen 2006, 151–171.
- Madlena CAVELTI HAMMER, Zum 100. Todesjahr von Xaver Imfeld (1853–1909). Ingenieur und Alpenkartograph, in: Cartographica Helvetica. Fachzeitschrift für Kartengeschichte 39 (2009), 3–10.
- Richard DEISS, Silberling und Bügeleisen. 1000 Spitznamen in Transport und Verkehr und was dahinter steckt, Argenbühl 2010.
- Nikolaus von FLÜE, Biografie, in: Madlena Cavelti Hammer u. a., Hg., Xaver Imfeld, 1853–1909. Meister der Alpentopografie, Sarnen 2006, 13–37.
- Verena GURTNER, Gornergrat retour. Zermatt – Panorama eines Sonnentages, Zürich 1973.
- Hanspeter HERGER, Die Realisierung und Finanzierung von grossen Eisenbahnprojekten. Eine Modellstudie zur gemischtwirtschaftlichen Realisierung und Finanzierung einer neuen Eisenbahnalpentransversale durch die Schweiz, Bern / Stuttgart 1990.
- Wolfgang KÖNIG, Bahnen und Berge. Verkehrstechnik, Tourismus und Naturschutz in den Schweizer Alpen 1870–1939, Frankfurt/Main / New York 2000.
- Patrick MOSER, „So wird die Jungfrau zur Demoiselle gemacht.“ Projektierung und Bau der Jungfraubahn, phil. Dissertation, Universität Bern 1997.
- Doris MÜLLER-FÜGLISTALER, Adolf Guyer-Zeller (1839–1899). „Amerikanismus“ in der Schweiz? Entfaltung und Grenzen eines Eisenbahnunternehmers, Zürich 1992.
- Volker REINHARDT, Geschichte der Schweiz, München 2007.
- Heinz SCHILD, Jungfraubahn – Die Unvollendete, in: Cartographica Helvetica. Fachzeitschrift für Kartengeschichte 45 (2012), 39–49.
- Heinz SCHILD, Visionäre Bahnprojekte. Die Schweiz im Aufbruch 1870–1939, Zürich 2013.
- Karl STAEBLIN, Die Eisenbahnkonzession nach schweizerischem Recht, jus. Dissertation, Universität Zürich, 1938.

Oskar WELTI, Eine Matterhornbahn? Eisenbahnmemoiren aus längst entschwundenen Tagen, Zürich 1946.

Agathe WIRZ-JULEN, Die Geschichte der Bergbahnen von Zermatt. Von den Anfängen bis zur erfolgreichen Fusion, Basel 2005.

Abbildungen

Abb. 1: Das Matterhorn von Osten, Skizze mit eingezeichnetem Streckenverlauf, Schweizerisches Bundesarchiv (CH-BAR), E53#1000/893#7467*, Konzessionsgesuch, 1890-1892.

Abb. 2: Längenprofil der Bahn auf Gornergrat und Matterhorn, (CH-BAR), E53#1000/893#7467*, Konzessionsgesuch, 1890-1892.

Abb. 3: Schema der Stationsanlage am Gipfel des Matterhorns, (CH-BAR), E53#1000/893#7467*, Konzessionsgesuch, 1890-1892.

Empfohlene Zitierweise:

Stefanie NIESNER, Ingenieur vs. Berg – Der Kampf ums Matterhorn. Eine kritische Betrachtung der Konzessionsanträge für das nicht verwirklichte Projekt einer Matterhornbahn im Vergleich mit der Jungfraubahn, in: *historioPLUS* 3 (2016), 28-57, online unter: <http://www.historioplus.at/?p=657>.

Bitte setzen Sie beim Zitieren dieses Beitrags hinter der URL-Angabe in runden Klammern das Datum Ihres letzten Besuchs dieser Online-Adresse.