



Xaver Imfeld (*1853)

1859: 1. Projekt Bahn aufs Matterhorn

1892: Bewilligung Bahn aufs Matterhorn
Projekt Imfeld

1896: Die Bahn auf den Matterhorn-
gipfel musste zugunsten der Zahnradbahn
auf Gornergrat aufgegeben werden.

1906: Abgeändertes Projekt einer unter-
irdischen Standseilbahn aufs Matterhorn
Projekt Gollioz/Imfeld

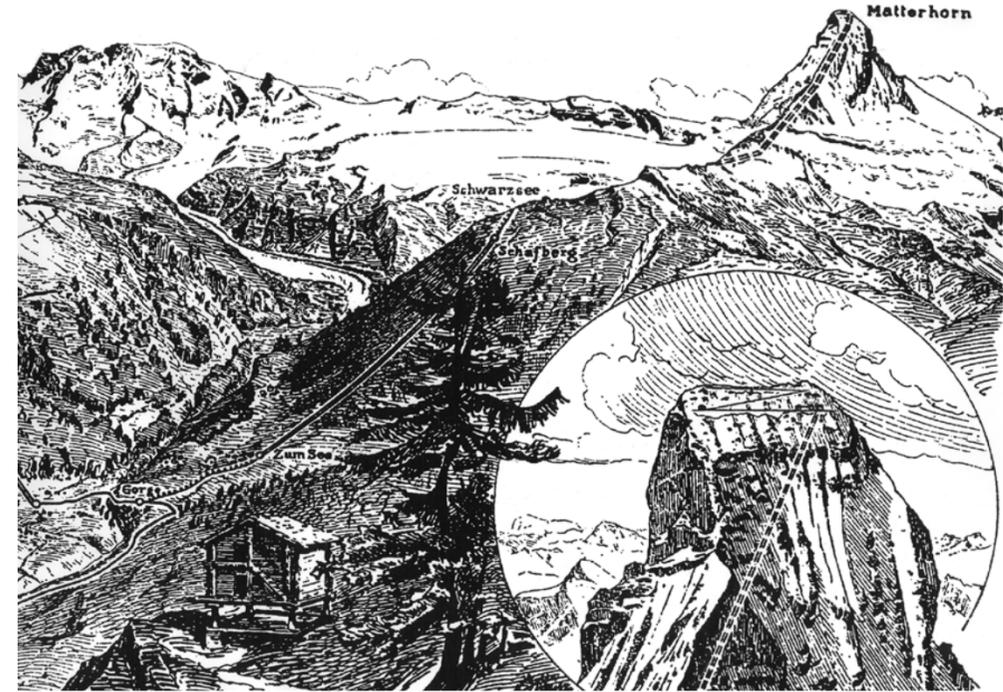
Projekte zur Erschliessung des Matterhorngipfels mit einer Bahnanlage gab es gleich mehrere. Aus verschiedensten Gründen waren sie nicht zu realisieren. Zum Glück blieben die Träume der Visionäre Schäume. Damalige wie heutige Generationen hätten uns diesen Irrsinn nie verziehen.

Der Gipfel des Matterhorns war schon vor der Erstbesteigung ein erstrebenswertes Ziel auch für die Bahnpioniere. Wie der «Gazette du Valais» vom 20. Oktober 1859 (Walliser Kantonsarchiv: MW-Sitten J 26) zu entnehmen ist, bestand bereits damals ein Projekt zur Erschliessung des Matterhorngipfels. Von Zermatt bis zum Fuss des Matterhorns sollte eine 22,5 Kilometer lange Strasse führen, von dort aus gab es zwei Alternativen, eine oberirdische über die am meisten sonnenbeschienene Flanke und eine unterirdische durch einen spiralförmigen Tunnel im Innern des Berges mit einer Länge von rund 35 Kilometer und verschiedenen Glasfenstern. Die erste Variante wurde als unrealisierbar verworfen, für die zweite schätzte man Kosten von rund 900 000 Franken und mit einer Bauzeit von vier Jahren. Sie sollte durch eine Gesellschaft finanziert werden, für welche Aktien à 50 Franken vorgesehen waren.

Allgemein bekannt ist dann das Projekt von Xaver Imfeld, Schwiegersohn von Alexander Seiler, welches dem Konzessionsgesuch von Leo Heer-Béatrix vom 22. August 1890 zugrunde lag und durch den Schweizerischen Bundesrat am 20. Juni 1892 bewilligt wurde. Es führte über Zum See in einer Zahnradbahn auf den Gornergrat und in einer Zahnradbahn über die Station Schafberg mit einer Haltestelle auf Schwarzsee, einem sogenannten Wärterposten am Hörnli bis zur Station Whympershütte und dann mit einer unterirdischen Drahtseilbahn bis zum Gipfel des Matterhorns. Der Initiant erlebte die Konzessionserteilung nicht mehr, und Xaver Imfeld musste seinen Anteil aus gesundheitlichen Gründen an August Haag abtreten. Die Konzession des Bundesrates verfiel und bei der Verlängerung 1896 musste die Bahn auf den Matterhorn-
gipfel zugunsten der Zahnradbahn auf Gornergrat aufgegeben werden.

Angriff aus dem Süden

Im Aufbruch der 50er-Jahre hat die italienische Gesellschaft Cervino S.p.A. auch eine Anlage von Furggen direkt aufs Matterhorn geplant. Dieses Projekt musste allerdings wegen der Einwände aus Umweltkreisen und der grossen Opposition aus Zermatt aufgegeben werden. Die Gesellschaft Cervino plante darauf vom Furgghorn eine Luftseilbahn über Hörnli, Schwarzsee, Hermetjen nach Zermatt. Dafür hinterlegte der in Sitten lebende Rechtsanwalt Emil Taugwalder aus Zermatt am 2. April 1951 beim Eidg. Post- und Eisenbahndepartement ein Konzessionsgesuch. Die Projektkosten waren damals mit 6,2 Millionen Franken. veranschlagt. Als Advokat Taugwalder jedoch realisierte, dass dieses Projekt in Zermatt keine Chancen hatte, reduzierte er gemäss Konzessionsgesuch von 1951 das Projekt vom Furgggrat über Hermetjen nach Zermatt. Eine Zwischenstation Hermetjen wurde in Zermatt als wenig sinnvoll angesehen. Die Burgergemeinde Zermatt lehnte daher dieses Projekt ab. Dies umso mehr, als nach Aussagen des betrauten Ingenieurs offenbar das eigentliche Ziel der Gesellschaft Cervino die Verlängerung einer Bahn vom Furgggrat aufs Matterhorn war. Das Konzessionsgesuch von Emil Taugwalder unterlag jenem der Burgergemeinde gemäss Entscheid des Eidg. Post- und Eisenbahndepartements vom 19. Dezember 1952. Auch ein Wiedererwägungsgesuch von Rechtsanwalt Taugwalder wurde vom Bundesrat am 19. Juli 1955 abgewiesen.



Schon vor der Erstbesteigung des Matterhorns gab es Visionen, die später umgesetzt wurden (bspw. Mittelstation Moos, das heutige Furi).

