

Zermatt anno dazumal

THEODULPASS (TEIL 3)

EG Der Theodulpass, welcher bereits zur Zeit der Römer begangen wurde, spielte während Jahrhunderten als Verkehrs- und Handelsweg für Zermatt und das Oberwallis eine bedeutende Rolle. Mit der zunehmenden Popularität des Skisports und dessen Verbreitung im letzten Jahrhundert änderte sich die Bedeutung des Theodulpasses. Er wurde zum wohl meist befahrenen Pass der Alpen, wenn auch nicht mit Autos oder Motorrädern, sondern mit Skiern.

Die Italiener

Den Grundstein für die Erschliessung des Schwarzsee- und Theodulgebietes für den Skisport legte die in Turin von Graf Lora Totino und Geschäftsleuten gegründete Cervino SA. Diese Gesellschaft bezweckte die Schaffung einer Tourismusregion in den Tälern rund um das Matterhorn zur Förderung und Begünstigung des Reiseverkehrs mittels Luftseil-, Drahtseil- und Standseilbahnen. Ausgangspunkt dieses Projektes war Breuil-Cervinia. Von hier aus sollten die verschiedenen Bahnen erstellt werden.

In den Jahren 1935 bis 1939 erstellte diese italienische Gesellschaft die Luftseilbahn Cervinia-Testa Grigia in mehreren Sektionen.

Bereits im Jahre 1938 hatte die Cervino SA an das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement in Bern ein Konzessionsgesuch für eine Schlittelseilbahn Trockener Steg-Testa Grigia eingereicht.

Die Urversammlung der Burgergemeinde Zermatt beschloss im Jahre 1938, der Cervino SA auf Testa Grigia den nötigen Boden für ein Restaurant, für die Bergstation der Luftseilbahn sowie die Unterkunftsräume für das Personal für eine Dauer von 80 Jahren zur Verfügung zu stellen. Im anschliessend ausgearbeiteten Vertrag verpflichtete sich die Cervino SA, die Schlittelbahn Trockener Steg-Testa Grigia sowie eine Luftseilbahn von Trockener Steg nach Riffelberg innert drei Jahren zu erstellen. Würde diese Bedingung nicht erfüllt, wäre die Gemeinde Zermatt befugt, den kostenlosen Abbruch der bisherigen Anlagen zu verfügen. Den Italienern wurden für die Dauer von 80 Jahren die Bau- und Durchfahrtsrechte von Trockener Steg auf den Riffelberg und auf den Theodulgletscher eingeräumt.

Auch die Zermatter erkannten eine Zukunft im Wintertourismus, nachdem die Visp Zermatt Bahn im Winter 1928/1929 zum ersten Mal fahrplanmässig bis Zermatt verkehrte und das Schweizer Skirennen im Jahre 1932 im Gornergrat Gebiet durchgeführt werden konnte. Die Gornergrat Bahn unterstützte diesen Vertrag mit der Cervino SA, da sie sich erhoffte, mehr Touristen auf den Riffelberg zu befördern, welche anschliessend die Luftseilbahn auf den Theodulgletscher besteigen würden.

Mit der Einräumung der 80-jährigen Bau- und Durchfahrtsrechte schien der Ausbau des Theodulgebietes mit der Luftseilbahnverbindung nach Riffelberg durch die Italiener besiegelt. Bis zum Jahre 2018 wäre folglich ein grosser Teil des Zermatter Ski- und Wandergebietes durch die Italiener wirtschaftlich genützt worden.

2. Weltkrieg – Neubeginn

Im Jahre 1939 wurde die Luftseilbahn Blanc Maison/Testa Grigia eröffnet und gleichzeitig erste Versuchsfahrten mit der Schlittelbahn durchgeführt, obwohl hierfür eine rechtskräftige schweizerische Konzession fehlte. Der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges am 1. September 1939 hinderte die Italiener, ihr Seilbahnprojekt Trockener Steg/Riffelberg zu realisieren. Nach Kriegsende wollte die Cervino SA 1946 ihre Arbeiten wieder aufnehmen, wurden jedoch von der Gemeinde Zermatt daran gehindert mit dem Hinweis, die Dreijahresfrist gemäss vertraglicher Bedingung sei nicht eingehalten und eine Weiterführung der Arbeiten müsste das Zermatter Stimmvolk beschliessen. Die Zermatter, unter Führung des 1945 neu gewählten Gemeinde- und Bürgerpräsidenten (1945–1957) Othmar Julen, erkannten einerseits die Gefahr, von einem ausländischen Unternehmen abhängig zu werden und sahen andererseits die Möglichkeit, aus eigener Initiative die Skigebiete von Zermatt mit eigenen Bahnen zu erschliessen. Am 6. Oktober 1946 fasste die Burgerversammlung folgende Beschlüsse:

- «Die in der Abstimmung vom Dezember 1938 der Cervino SA erteilten Bau- und Durchfahrtsrechte werden als verfallen erklärt und die Erschliessung des Theodulgebietes wird von Zermatt aus an die Hand genommen»
- «Das Skigebiet von Sunnegga und Blauherd wird durch eine Sesselbahn Zermatt-Sunnegga und einen Skilift Sunnegga-Blauherd sofort zusammen mit der Munizipalgemeinde erschlossen»

Die Burger- und Munizipalgemeinde Zermatt legten vorerst Priorität auf einen Weiterausbau des Skigebietes Sunnegga durch die Erstellung der Sesselbahn Zermatt-Sunnegga (1947) und die Errichtung des Skiliftes Sunnegga-Blauherd (1948) und einem Projekt einer Sesselbahn Findeln-Sunnegga. In einem zweiten Schritt sollte das Theodulgebiet ausgebaut werden.

Zermatter/Italiener Projekte

Am 24. April 1905 nahm Graf Lora Totino mit den Gemeindevertretern von Zermatt Kontakt auf und liess wenige Tage später durch seinen Ingenieur Carrara das Projekt einer Luftseilbahn von Cervinia-Furggrat-Schwarzsee erörtern. Ein Jahr später, am 2. April 1951, reichte Emil Taugwalder, wohnhaft in Sitten, für die Italiener beim eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement das Konzessionsgesuch für die Luftseilbahn Furggrat-Matterhornhütte (Hörnlihütte), Schwarzsee-Zermatt ein. Der Standort der Talstation war vorgesehen am Ort «zum See», welche für die Gäste von Zermatt schwer zugänglich gewesen wäre. Gegen dieses Projekt reichte die Burger- und Munizipalgemeinde am 17. Mai 1951 Einsprache ein. Opposition entstand gegen dieses Projekt auch von der eidgenössischen Oberzoll-direktion.

Die Burgerversammlung von Zermatt beschloss am 1. Juni 1952 mit 216 Ja gegen 18 Nein selber, unter Führung der Burgergemeinde mit Beteiligung der Munizipalgemeinde und Privatpersonen, die Luftseilbahn Zermatt-Furi-Schwarzsee zu bauen. Ein entsprechendes Konzessionsgesuch wurde wenige Tage später eingereicht und begründet:



Mit dem 1956 eröffneten Abschnitt Zermatt-Furi wurde die Erschliessung des Schwarzsee- und Theodulgebietes Tatsache. Ein Jahr später konnte schliesslich die Sektion Furi-Schwarzsee in Betrieb genommen werden. (Quelle: Archiv Perren-Barberini AG)

Die Weiterentwicklung des Kurortes Zermatt würde vorangetrieben, die Logiernächtezahl habe sich von 99 123 im Jahr 1938/1939 auf 236 812 im Jahr 1950/1951 gesteigert. Die Skigebiete Gornergrat und Sunnegga-Blauherd seien ausgebaut und der Ausbau des Schwarzseegebietes sei notwendig, um mit der ausländischen Konkurrenz Schritt halten zu können. Für die Sommergäste sei Schwarzsee ein schöner Ausgangspunkt, insbesondere zur Hörnlihütte. Für die Bergführer und Skilehrer erschliesse diese Bahn zusätzliche Verdienstmöglichkeiten und die Bahn trage dem Natur- und Heimatschutz Rechnung.

Der Staatsrat des Kantons Wallis befürwortete im November 1952 in seiner Stellungnahme das Zermatter Projekt gegenüber dem Italiener Projekt.

Das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement verglich die beiden Gesuche und erteilte am 12. Dezember 1952 der Burgergemeinde Zermatt die Konzession unter anderem weil auch die Kantonsregierung sich für die Burgergemeinde ausgesprochen hatte, die Burgergemeinde Bodeneigentümerin sei, selber den Ausbau für Zermatt an die Hand nehmen wolle, Schweizer Firmen für den Bau berücksichtige und letztlich im Interesse der Unberührtheit des Matterhorns handle.

Gegen diese Konzessionserteilung erhob Taugwalder für die Italiener Einsprache beim Bundesrat und reichte nach Ablehnung der Einsprache ein Wiedererwägungsgesuch ein, welches jedoch ebenfalls erfolglos war. Am 19. Juli 1955 wurde die an die Zermatter erteilte Konzession rechtskräftig. Schon kurze Zeit später wurde mit den Bauarbeiten für die Bahn begonnen. Die erste Sektion Zermatt-Furi konnte am 29. August 1956 mit für die damalige Zeit grossen Kabinen für 40 Personen eröffnet werden. Im folgenden Jahr, am 18. Juli 1957, wurde die zweite Sektion Furi-Schwarzsee in Betrieb genommen. Damit war der erste Schritt für die Erschliessung des Skigebietes Zermatt-Schwarzsee-Theodul-Klein Matterhorn getan. Die Krönung dieser Erschliessung bildete die Inbetriebnahme der höchsten Luftseilbahn Europas auf das Kleine Matterhorn am 23. Dezember 1979.