Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 31/32 (1898)
Heft: 16

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

INHALT: Die elektrische Zahnradbahn auf den Gornergrat. I. — Verwendung von Zinkornamenten beim Umbau eines Geschäftshauses in Chur. — Miscellanea: Jura-Simplon-Bahn. Diesel-Motoren-Patente. Ausbau der rhätischen Schmalspurbahnen. Relief der Schweiz. Eidg. Telegraphendirektion. Technikum Winterthur. — Konkurrenzen: Neubau der französisch-reformierten Kirche in Biel. Universitätsgebäude in Bern. — Nekrologie: Olivier Zschokke. O. Baensch. — Vereinsnachrichten: Gesellschaft ehemaliger Studierender. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

Fig. 1. Ansicht des Bahntracés vom Hôtel Schwarzsee aus.

Die elektrische Zahnradbahn auf den Gornergrat.

I.

Alle Rechte vorbehalten.

Allgemeines. Die Walliserthäler sind im Vergleiche zum Berner-Oberland und der Gegend des Vierwaldstättersees erst spät dem Fremdenverkehr erschlossen worden. Ausser den Bädern von Leuk, deren Besuch in die vorigen Jahrhunderte zurück reicht, waren es wenige Punkte, welche dann und wann von Touristen, meistens zum Zwecke naturwissenschaftlicher Studien, aufgesucht wurden. Unter diesen Orten ist Zermatt einer der bekanntesten. Der Schreck, den die Wildheit und das Geheimnisvolle des Hochgebirges noch zu Anfang dieses Jahrhunderts dem Reisenden einflössten, war der Bewunderung gewichen, und man hatte gelernt, die erhabene Schönheit der Firnwelt, den anmutigen und erfrischenden Zauber eines grünen Alpenthales zu erkennen und zu schätzen.

Es lag an den ungünstigen Verkehrsverhältnissen im Wallis, dass gegenüber anderen Gegenden der Schweiz die Walliserthäler so lange dem Fremdenstrome verschlossen blieben. Zur Zeit, da am Vierwaldstättersee und im Berner-Oberland Eisenbahnen und Dampfboote einen leichten Verkehr ermöglichten, führte die Eisenbahn im Wallis nur bis zum Hauptorte Sitten, und der Tourist hatte von dort aus sechs Stunden im Post- oder Reisewagen bis Visp, und von hier neun Stunden zu Fuss oder zu Pferd zurückzulegen, um nach Zermatt zu gelangen.

Durch Verlängerung der Bahn von Sitten nach Brieg und die Erbauung der Visp-Zermatt-Bahn sind die Verhältnisse vollständig umgestaltet worden. Eine Statistik, welche seit Jahren über den Fremdenbesuch in Zermatt aus den Hôtel-Büchern zusammengestellt wurde, zeigt im Jahre 1838 10—12 Besucher, welche bis 1867 auf 4400 gestiegen sind. Im Jahre 1878 wurde die Bahn von Sitten nach Brieg verlängert und es hatte infolge dessen die Frequenz in Zermatt im Jahre 1880 bis auf 9300 Besucher zugenommen.

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, so dass im Jahre 1894 laut Geschäftsbericht der Visp-Zermatt-Bahn 20 507 Reisende Zermatt besuchten. Seither ist ein stetiges Anwachsen des Fremdenverkehrs zu verzeichnen. Die Lage von Zermatt (Fig. 5 S. 119) im grünen Wiesenplane, umrahmt von schattigen Arvenwäldern und überragt von den höchsten Erhebungen der Schweizeralpen, bestimmt diesen Punkt wie keinen zweiten als Station für Erholungsbedürftige und als Standquartier für Ausflüge ins Hochgebirge. Das Thal von Zermatt selbst bietet wenig Aussicht und ist daher für die meisten nicht letztes Reiseziel. Die zahlreichen, reizvollen Aussichtspunkte der Umgebung werden zu Fuss oder mit Maultier in wenigen Stunden erreicht und an schönen Tagen ziehen lange Karawanen Reisender über blumenreiche Alpen nach diesen Höhen.

Der Gornergrat, 3136 *m* hoch, nimmt unter denselben den ersten Rang ein. Mitten in der Gletscherwelt, umgeben von den höchsten Bergen, wird hier eine unvergleichliche Rundsicht geboten. Es war daher der Wunsch ein wohlberechtigter, diesen Punkt durch Anlage einer Eisenbahn allen Besuchern von Zermatt leicht zugänglich zu machen.

Geschichtliches. Am 22. August 1890 stellte Herr Heer-Betrix in Biel an die Bundesbehörde das Konzessionsgesuch zur Erbauung einer Bahn von Zermatt auf den Gornergrat, und einer solchen von Zermatt auf das Matterhorn. Vor der Konzessionserteilung, die am 30. Januar 1892 erfolgte, starb Herr Heer. An seine Stelle traten dessen Erben und Herr Ingenieur X. Imfeld. Da der unermüdliche Gebirgs-Topograph jedoch infolge von Ueberanstrengung bei Vermessungen am Montblanc schwer erkrankte und das Projekt nicht weiter verfolgen konnte, hatte er seinen Konzessionsanteil mit Vertrag vom Februar 1894 an Herrn Aug. Haag in Biel abgetreten und es wurde noch im gleichen Jahre die Baufirma Haag & Greulich gebildet zum ausgesprochenen Zwecke, die Finanzierung und den Bau der Gornergrat-Bahn anzustreben.

Die Firma Haag & Greulich hat im Jahre 1894 einen Schichtenplan im Masstab von 1:2000 mit direkt gemessenem und nivelliertem Polygonzuge aufnehmen lassen. An Hand dieser umfangreichen Aufnahmen konnte über Winter 1894/95 das Tracé studiert, das Projekt ausgearbeitet und ein Kostenvoranschlag aufgestellt werden. Die zahlreichen Wasserfälle, welche das Zermatt-Thal beleben, legten den Gedanken nahe, diese unbenützten Naturkräfte