

Zeitschrift:	Wasser Energie Luft = Eau énergie air = Acqua energia aria
Herausgeber:	Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band:	96 (2004)
Heft:	5-6
Artikel:	Die Entstehung der elektrischen Trambahn Riffelalp : ein Blatt Walliser Lokalgeschichte
Autor:	Hertig, Paul
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-939574

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: 25.02.2026

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

Die Entstehung der elektrischen Trambahn Riffelalp – Ein Blatt Walliser Lokalgeschichte

■ Paul Hertig

Von der Station Riffelalp der Gornergratbahn (2209 m ü.M.) bringt die am höchsten gelegene und kürzeste elektrische Trambahn in Europa – vielleicht sogar der Welt – Touristen in drei Minuten zum Hotel Riffelalp (2222 m ü.M.). Wie es zu dieser Bahn kam, wirft ein Licht auf die Lokalgeschichte und kann zum Schmunzeln anregen.

Gewitter am politischen Himmel Zermatts

Auf den ersten Blick hat der Prolog mit der Trambahn nichts zu tun, aber er veranlasste schliesslich, in einer Art Trotzreaktion, den Bau.

Der Begründer der Seiler-Hotelunternehmen in Zermatt, Alexander Seiler (1819–1891), stammte aus Blitzingen im Goms. Er betrieb vorerst in Sitten mit seinen Brüdern Joseph (1817–1863, Kaplan in Zermatt, Professor und Präfekt am Kollegium in Brig) und Franz (1827–1865, Notar in Brig) eine Werkstatt zur Herstellung von Seifen und Kerzen sowie einen einträglichen Handel mit Tuch, Wolle, Schuhen und weitern für den Walliser Alltag nützlichen Dingen. 1847 wurde Joseph als Kaplan nach Zermatt berufen, in einer Zeit, als die ersten Alpinisten das Dorf am Fuss des Matterhorns entdeckten und der Tourismus seinen Anfang nahm. Der Herr Kaplan ermunterte seine Brüder, ebenfalls nach Zermatt zu kommen und sich im zukunftsträchtigen Gastgewerbe zu betätigen. Alexander und Franz folgten 1851 dem Ruf. Schon 1853 pachteten sie die «Laubersche Herberge», die sie zwei Jahre später kauften. Es folgten weitere Häuser, die sie zuerst pachteten und später kauften: Hotel Monte Rosa (1855), Hotel Mont Cervin (1857), Hotel Glacier du Rhône in Gletsch (1860), Hotel Jungfrau am Eggishorn oberhalb Fiesch. Noch als Pächter bauten die Brüder Seiler die Hotels aus und erweiterten sie auf eigene Rechnung. Nach dem Tode von Franz war Alexander alleiniger Besitzer.

Als erfolgreicher Geschäftsmann, der auch einiges zur wirtschaftlichen Entwicklung Zermatts beigetragen hatte und weiterhin beitrug, reichte Alexander Seiler am

26. Juni 1871 ein Gesuch um Aufnahme in die Burgergemeinde ein. Nach dem geltenden Burgergesetz sollte die «Einburgerung» von Wallisern, die seit mindestens fünf Jahren in der Gemeinde ansässig waren, erleichtert werden. Es ging Seiler nicht nur um die Ehre: Seit dem Mittelalter waren die Burger die alleinigen Rechtsträger in der Gemeinde, und Seiler hatte ein Interesse in diesem Gremium mitbestimmen zu können.

Die damals etwa zwanzig Burgerfamilien erwähnten mit Stolz, dass noch niemand dank Geld Zermatter Burger geworden sei: Man war Zermatter Burger, man wurde es nicht. Als Gommer galten die Seiler sowieso als Fremde, als «Ausserwalliser» (die übrigen Eidgenossen waren «Ausserschweizer»). Offiziell hiess es, die Familie Seiler wohne nicht ständig, sondern nur während der Sommersaison in Zermatt, sie seien also nicht «richtige» Dorfbewohner. Der zugewanderte Gommer war zudem in kurzer Zeit, dank seinem Geschäftssinn, mächtig geworden, für viele alteingesessene Zermatter zu mächtig. Die Zermatter lehnten das Begehrn Seilers ab.

Nun, Alexander Seiler gab nicht auf – und es folgte ein 18 Jahre dauernder Rechts-

streit! Der Walliser Staatsrat, die eidgenössischen Räte, der Bundesrat und sogar das Bundesgericht befassten sich mit dem Fall und kamen immer zum gleichen Befund: Nach der gültigen Bundesverfassung konnte Zermatt den Seilers die Bürgerschaft nicht verwehren. Die Zermatter Burger liessen sich aber von den «Ausserwallisern» und «Ausserschweizern» nicht beeindrucken, bis eine härtere Gangart eingeschlagen wurde – Alexander Seiler hatte einflussreiche Freunde: Vom 20. Januar bis 5. April 1889 wurde Zermatt unter administrative Vormundschaft (Regiekuratel) gestellt und polizeilich besetzt. Am 7. April 1889 erhielt Alexander Seiler den Burgerbrief. Damit war aber die Angelegenheit keineswegs erledigt!

Wie tief die Animosität zwischen den Burgern und der Familie Seiler war, zeigt folgendes Beispiel: 1890 reichte der Bieler Leo Heer-Bétrix das Konzessionsgesuch für die Gornergrat- und Matterhornbahnen ein. Der Mitbewerber Xaver Imfeld, Topograf und Ingenieur, ist in diesem Gesuch nicht aufgeführt. In einem Brief an die Bundesversammlung vom 7. Mai 1891 – in dem die Zermatter offiziell auf ein eigenes Konzessionsgesuch verzichten – ist Folgendes zu lesen: «...Wenn



Bild 1. Restaurierte Trambahn Riffelalp.

Herr Imfeld das hierseitige Concessionsgesuch damals nicht unterzeichnete, so geschah dies nur aus Rücksicht gegenüber seinem Schwiegervater, Herr A. Seiler in Zermatt, der nach dem bekannten Bürgerrechtsstreite mit der Gemeinde Zermatt befürchtet, durch diese Concessionsbewerbung seitens seines Tochtermannes in neue Schwierigkeiten zu geraten...». Zermatt vergass die Schmach nicht so schnell. Es gab weitere Geplänkel, hüben und drüben: Seiler soll beim Einkauf von Waren für seine Hotels die einheimischen Bauern nicht mehr berücksichtigt haben. Die Kinder Seilers wurden nicht ins Zermatter Zivilstandsregister eingetragen. 1909 lief die Pacht für die Hotels Zermatterhof, Riffelalp und Gornergrat aus; die Zermatter schlugen die Angebote Seilers aus und verpachteten sie den Bieler Gebrüdern Gindraux; als diese 1918 den Konkurs anmelden mussten, ersteigte Alexander Seiler (der Jüngere) die Hotels zu günstigen Bedingungen.

Und der Groll nach dem Bürgerrechtsstreit stand auch der Trambahn Riffelalp zu Gevatter!

Bereits 1854 hatten drei geistliche Herren (Joseph Ruden, Mathias Welschen und Joseph Kronig) auf Riffelalp eine Herberge errichtet, die sie zehn Jahre später der Burgergemeinde abtraten. Den Brüdern Seiler wurde die Pacht für 15 Jahre zugesprochen; sie mussten die Kaufsumme und Ausbaukosten übernehmen.

Nach dem Tode Alexander Seilers (dem Älteren) führte sein Sohn Dr. iur. Alexander (5. Januar 1864 – 4. März 1920) die Seilerschen Unternehmungen. Alexander Seiler jun. stand seinem Vater in nichts nach: Er begründete und präsidierte die Schweizerische Verkehrszentrale, war ab 1891 Grossrat und ab 1905 Nationalrat, Mandate, die er bis zu seinem Tode 1920 ausübte. Schliesslich war

Seiler ein erster Förderer des Wintertourismus in Zermatt.

Seit jeher erreichten die Besucher das Hotel Riffelalp auf Maultierrücken oder im Tragsessel. Nach 1890/91 brachte die Visp-Zermatt-Bahn immer mehr Touristen ins Dorf, und als 1898 die Gornergratbahn eröffnet wurde, wollte Alexander Seiler den Fussweg von der Station Riffelalp zum Hotel verbreitern. Dazu hätten einige Quadratmeter Burgerwald geopfert werden müssen. Die Burger verweigerten Seiler den Verkauf. Was sie offenbar nicht bedachten: Der Jurist kannte die einschlägigen Gesetze. Er reichte kurzerhand das Koncessionsgesuch für eine elektrische Bahn ein (veranschlagte Kosten: Fr. 53 000.–), denn nach geltendem Eisenbahngesetz konnte der Boden für eine Schienenstrecke enteignet werden. In der Schweiz herrschte Eisenbahneuphorie, (fast) jedem Konzessionsgesuch, wenn es finanziell abgesichert schien, wurde entsprochen – oft auch gegen den Widerstand der Kantone und der einheimischen Bevölkerung. Auch das Gesuch Seilers wurde vom eidgenössischen Parlament abgesegnet. Am 13. Juli 1899 fuhr die Trambahn zum ersten Mal die 483,65 m lange Strecke (Spurbreite 80 cm, Wagenmaterial aus den Eisenwerken Bern) und leistete treue Dienste bis 1960. In der Nacht vom 15. zum 16. Februar 1961 brannte das 1871/84 gebaute Hotel Riffelalp bis auf die Grundmauern ab, vermutlich aus mangelnder Vorsicht bei Umbauarbeiten. Nach diesem Unglück hatte

auch die Trambahn keine Aufgabe mehr, und das Werk verlornte allmählich. Ein Wagen stand viele Jahre, zur Freude der Kinder, im Garten des Hotels Mont Cervin in Zermatt.

Das Hotel Riffelalp entstand aus den Trümmern wieder: Von 1986 bis 1988 wurden die beiden Dépendances zum «Berghotel Riffelalp» und «Alpenresidenz Augstkumme» (Appartements und Ferienwohnungen) um-

gebaut, im Dezember 2000 das «Riffelalp Ressorts 2222 m ü.M.» eröffnet. Und seit 2001 fährt auch die Trambahn wieder. Der Schienenweg musste, wegen des bestehenden Fussweges, gegenüber dem ursprünglichen Verlauf seitlich verlegt werden und wurde auf 675 m verlängert. Fuhr das ursprüngliche Tram noch mit Stromabnehmer und Oberleitung, besorgen heute Batterien den Antrieb. Die zwei Wagen wurden nach alten Plänen neu gebaut. Ein livrierter Tramfahrer fährt die Gäste vom Hotel zur Station Riffelalp, wo er, nach guter alter Sitte, die Türen der Abteile öffnet und einen kleinen Schemel hinstellt, um das Aussteigen zu erleichtern. Nun, die Zeiten haben sich geändert, von Beschaulichkeit und Ruhe keine Spur mehr: Noch bevor der Portier seine Arbeit erledigt hat, sind die meisten Gäste bereits aus dem Tram gerannt, um in der herannahenden Gornergratbahn einen Platz zu ergattern.

Literaturhinweise

- [1] *Inäbnit Florian*: «Die Hochgebirgstrams der Schweiz.» Wengen, 1995.
- [2] *Anthamatten Gustav*: «Zermatt, Dorf und Kultur im Spiegel einer Familie.» Visp, 1982.
- [3] *Kämpfen Werner*: «Alexander Seiler der Jüngere.» Einsiedeln/Zürich, 1945.
- [4] *Kämpfen Werner*: «Ein Bürgerrechtsstreit im Wallis.» 1942.
- [5] Staatsarchiv Bern (Konzeßion Gornergratbahn).
- [6] *Hertig Paul*: «Verleger und Bergbahnpionier. Das Leben des Bieler Unternehmers Leo Heer-Bétrix.» In: Bieler Jahrbuch 2000.
- [7] Intenet: <http://www.zermatt.ch/riffelalp/d/tram/1899.html>. und/d/tram/

Anschrift des Verfassers

Paul Hertig, Bartolomäusweg 22, CH-2504 Biel.

Agenda

Datum/Ort Date/Lieu	Veranstaltung Manifestation	Organisation Information
1.5.–30.9.2004 (wel 5-6/04)	Ennenda	Flussbau in der Schweiz – Ausstellung Museum für Ingenieurbaukunst, Hänggiturm Ennenda GL. Öffnungszeiten: Samstag 14.00 bis 17.00 Uhr oder nach Vereinbarung. Telefon 055 646 64 20 oder 055 640 59 56, Baudirektion, Herr E. Grünenfelder
16.–19.6.2004 (wel 3-4/03)	Wallgau	Wasserbau-Symposium «Lebensraum Fluss – Hochwasserschutz, Wasserkraft, Ökologie» Dr.-Ing. Arnd Hartlieb, Versuchsanstalt für Wasserbau und Wasserwirtschaft, Technische Universität München, Obernach, D-82432 Walchensee, Fax 0049-(0)8858 9203 33, E-Mail: a.hartlieb@bv.tum.de

