

Von Thomas Schmid (Text und Fotos) und Stephan Kraus (Text)

Die kleine Anlage habe ich an der französischen Modellbahnausstellung in der burgundischen Ortschaft Meursault als Nachbar gehabt. Dabei war interessant, dass meine eigene Anlage ein französisches Vorbild hat. Und die Anlage der französischen Nachbarn das Vorbild in der Schweiz fand. Offenbar fasziniert das Fremde mehr als das Vertraute.

Inspiziert durch einen Artikel in der französischen Schmalspurzeitschrift «Voie Libre» haben sich vier befreundete Modellbahner vor einiger Zeit aufgemacht, die wohl höchstgelegene Trambahn der Welt und die wichtigsten Gebäude rund um die Endhaltestelle der Bahn am Hotel Riffelalp nachzubauen.

Ein wenig Geschichte

Das Hotel Riffelalp befindet sich hoch über Zermatt auf 2222 Metern über Meereshöhe. Die dortige Trambahnlinie wird als die höchstgelegene Europas beworben. Die ursprüngliche Streckenlänge betrug dabei lediglich 480 Meter.

Heute hat die kleine Bahn nach ihrem Wiederaufbau eine Gesamtstreckenlänge von rund 675 Metern. Dabei verbindet die Schmalspurbahn die Bahnstation Riffelalp der Gornergratbahn mit dem Hotel Riffelalp im Wallis. Der Betrieb der Bahn ist nur während der Sommermonate (Juni–Oktober) vorgesehen, sodass die eingesetzten Fahrzeuge keine geschlossenen Aufbauten besitzen müssen.

Warum nun aber wurde diese aussergewöhnliche Bahn erstellt?

Das Hotel Riffelalp konnte bei der Planung der Gornergratbahn nicht direkt angeschlossen werden. Die Streckenführung der Zahnradbahn ist seit 1898 so gelegt, dass das Hotel einige Hundert Meter von der Linie entfernt liegt. Der Hotelpionier Alexander Seiler wollte seinen Gästen dennoch einen bequemen Weg zum Hotel anbieten. Daher plante er eine kurze Verbindungsstrasse zur nahegelegenen Station der Gornergratbahn. Aufgrund von Streitigkeiten zwischen der Gemeinde Zermatt und Alexander Seiler konnte er das Terrain zum Bau der Strasse nicht erwerben. Er beantragte daraufhin eine Konzession für eine Trambahnlinie. Die Bewilligung wurde ihm sehr rasch erteilt. Mit dieser offiziellen Konzession musste nun die Gemeinde einlenken. Seiler konnte das Land erwerben,

weil ihm die Konzession auch das Recht zur Enteignung des benötigten Grundes ermöglichte.

Nach kurzer Bauzeit konnte das Riffelalptram am 13. Juli 1899 eröffnet werden. Die Spurweite der Gleise betrug 800 Millimeter. Das Tram wurde mittels einer zweipoligen einfachen Fahrleitung, die an Holzmasten befestigt war, mit Strom betrieben. Dabei wurde die recht seltene Spannung von 550 Volt (Drehstrom) benutzt.

Die kleine Trambahn verkehrte bis 1960 nur in den Sommermonaten. Sofern auch die Gornergratbahn in Betrieb war, fuhren

im Winter Pferdeschlitten. In der Nacht vom 14. auf den 15. Februar 1961 brannte das Hotel komplett nieder. Der Bahnbetrieb wurde danach eingestellt. Der letzte Betriebstag war der 30. September 1960. Vom Feuer unbeschädigt, wurden die Fahrzeuge in der Folgezeit in Zermatt aufgestellt.

Die Arbeiten zum Neubau des Hotels begannen erst 1998. Nun sollte auch wieder das Riffelalptram in Betrieb genommen werden. Mittlerweile waren aber die Gleisanlagen durch den langen Nichtbetrieb vernachlässigt. Es war eine komplette Erneuerung aller Schienen notwendig. Die



Bahnhof Riffelalp um 1900. Links eine Zugkomposition Rowan der GGB. Rechts die beiden Wagen der RT.



Riffelalp um 1950. Gut zu erkennen sind die alten Triebwagen mit den Drehstromabnehmern.

Foto: Sammlung J.-L. Rochaix

Foto: J. Sager