

Ein Halt in der Bahnhofstation von Gletsch auf die Zeit des Mittagessens
Zwischen Furka und Grimsel
Frankfurter Allgemeine, 20.08.1990
Von Peter Hahn

Am 20. Juni des Jahres 1910 erschienen vor einem Notar die Herren Joseph Seiler und Henri Golliez und schlossen für „die Summe von 25.000 Schweizer Franken in gutem Geld und gegen Quittung“ den kuriossten Kaufvertrag der Schweiz. Danach verkauft Herr Joseph Seiler „alles von der Furka-Eisenbahn AG benötigte Land“. Im Gegenzug verpflichtet sich die Gesellschaft, „keine Einrichtungen in irgendeiner Form auf den abgetretenen Grundstücken in Gletsch zu installieren, die den Hotels von Herrn Joseph Seiler Konkurrenz machen könnten“. Darüber hinaus erklärt das zukünftige Fuhrunternehmen im Paragraph 2 Absatz 3 und 4, daß es „für die Dauer von 30 Jahren die Fahrpläne so gestalten wird, daß ein Halt in der Bahnhofstation von Gletsch auf die Zeit des Mittagessens fällt und die Fahrpläne für jeden Abend einen Halt der Züge, die von Richtung Brig und von Richtung Disentis kommen, am Bahnhof Gletsch vorsehen, um dort zu übernachten“.

Das alles und noch viel mehr kam jetzt wieder einmal an das berühmte Licht der Öffentlichkeit. Anlaß war die Wiedereröffnung des legendären Alpenhotels „Glacier du Rhône“ am Kreuzungspunkt der Pässe von Furka und Grimsel. Für 4,5 Millionen Schweizer Franken hatte der Große Rat des Kantons Wallis im Jahre 1984 der Hotel-Dynastie Seiler den „damals größten Eidgenössischen Privatgrundbesitz mit 24 Quadratkilometern Firn- und Eisfläche, 7,8 Quadratkilometern Weidefläche und 5,7 Quadratkilometern Felsen, Gipfel und Schutthänge“ abgekauft. Nach den genialen Ankäufen und trickreichen Aneignungen im letzten Jahrhundert hat die Familie Seiler für ein verrottetes und defizitäres Unternehmen nun mit dem Kanton Wallis das „Geschäft ihres Lebens“ gemacht. „Das in Staatsbesitz übergegangene Reich umfasst Hotelliegenschaften, den Rhône-gletscher, eine Zweidrittelmehrheit an der Gletschergrotte, Geröll, Weiden und anderes mehr, nicht aber die antiken wertvollen Möbelstücke.“

Der Hotelier Joseph Seiler hatte in den Jahren 1879 bis 1914 für das Hotel „Glacier du Rhône“ und seine erlesene Kundschaft eine umfangreiche Kunst- und Antiquitätensammlung angelegt. Mit den Walliser Möbeln aus dem 17. und 18. Jahrhundert waren Hotelhalle, Restaurants, Saal, Gastezimmer und Flure üppig ausgestattet. Die vergilbten Ansichtskarten der „historischen Bilderreise über die Furka“, die aus der Sammlung von Stefan Wagner aus Limburg an der Lahn stammen und derzeit in einer Wanderausstellung in Gletsch, Realp und Andermatt zu sehen sind, zeigen eine fast überladene und dennoch geschmackvolle Ausstattung mit Ofenplatten, Giltsteinöfen, Gemälden, Verduten und Mobiliar.

Das alles ist nicht mehr. Der Schmerz ist groß. Gletsch ist nun auch im Sommer kalt. Die einstige Überraschung des Hotels, die Wiege des Pfarrers Garin Ritz, die zweifellos von seinem Vater, dem großen Walliser Bildhauer Johann Ritz geschnitzt wurde, vermißt man ebenso wie die Wärme, mit denen die Passgäste in den Räumen einst empfangen wurden. Hinüber ist ein Stück Schweizer Gastlichkeit, vor allem aber hat sich der Schweizer Fremdenverkehr wieder etwas von seiner traditionsreichen Geschichte nehmen lassen.

Die alte Klage des Malers und Reisekünstlers Adolphe Desbarolles vom Ende des 19. Jahrhunderts wird am Ende des 20. Jahrhunderts wieder eidgenössische Wirklichkeit: „Die sprichwörtliche Geldgier der Schweizer nimmt ständig zu. Man sagt zu Recht, wo kein Geld, da ist kein Schweizer.“

Den Seilers hätte man bei dieser raffinierten Transaktion doch ein wenig mehr von dem Fingerspitzengefühl zugetraut, das sie ansonsten in ihren feinen Hotels von ihren meinungslosen Gastarbeitern zelebrieren lassen. Die Hotelliersfamilie beruft sich gern und allerorten auf ihre guten Taten. Mit dem Abtransport des Gletscherinventars ist die Maske endgültig gefallen.

Und die anderen, der Kanton Wallis, seine vollmundigen Groß- und Staatsräte, auch der ansonsten letzte rettende Engel der „Pro Helvetia“? Sie hätten alles daran setzen müssen, das „Kulturdenkmal Hotel Glacier du Rhône“ für uns und die nachfolgenden Generationen komplett zu erhalten.

Auch im 700. Jahr der Eidgenossenschaft tut sich die Schweiz mit ihrer Vergangenheit, Tradition und Kultur schwer. Was in diesem Bergland erhaltenswert ist, wird nicht durch die Geschichte, sondern durch den Geldbeutel bestimmt. So existieren von den 91 Schweizer Grandhotels, schönste Zeugen

der Luxushotellerie im Jugendstil, die es noch nach dem Ersten Weltkrieg in der Stadt und auf dem Land gab, heute nur noch 56 zum Teil zweckentfremdete Etablissements, so muß das einhundertjährige typische Waadtländer (und nicht Walliser) Haus des Bahnhofsgebäudes von Zermatt weichen, weil es nicht mehr in die Betonlandschaft des Mattertals passt, so wird mitten ins Naturschutzgebiet des Aletschgletschers eine Betonpiste für Skiabfahrten gebaut, so wird beim Hotel „Glacier du Rhône“ nicht rekonstruiert, was sicher ein wenig teurer ist, sondern in der hiesigen Sprachregelung nur „sanft renoviert“.

Da wird eine umsatzfreundliche Küche angebaut, da werden die einst so gemütlichen Räume zu einem Großrestaurant mit gängigchicken Niedervoltstrahlern zusammengefügt, da werden in den Fluren die alten breiten Lärchenholzdielen durch billige Latten ergänzt und zu den historischen einarmigen elektrischen Wandarmkerzen modische Lampen aus Goldmetall und Plastik arrangiert.

Da liest es sich dann im Konzessionsgesuch der „Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG“ an das „hochwohllobliche Bundesamt für Verkehr“ zu Bern etwas optimistischer, wenn die Damen und Herren Hobbyeisenbahner die Meinung vertreten, daß „im Gegensatz zu den meisten Projekten der letzten Jahre zur weiteren touristischen Erschließung unseres Alpenraumes es sich bei der Furkabergstrecke nicht um eine Neuanlage bzw. um eine Neuerschließung, sondern um die Wiederherstellung eines Zustandes handelt, wie er seit Jahrzehnten bestanden hat“.

Die 18 Kilometer lange Bergstrecke von Oberwald (1368 m) im Kanton Wallis über den Furkascheiteltunnel (2160 m) nach Realp (1548 m) im Kanton Uri bildete zwischen 1926 und 1982 die einzige Alpenlängsverbindung während der vier Sommermonate von Juni bis September und schuf damit den Anschluß an die internationalen Verkehrsachsen von Simplon/Lötschberg und Gotthard. Sie war eine bewunderswerte technische und menschliche Meisterleistung in einer Hochgebirgslage zwischen 1500 und 2160 Metern, mit 75 Prozent Zahnstangenbetrieb, mit Steigungen bis zu 11 Prozent, mit fünf Tunneln mit unzähligen Stützmauern und neun Viadukten, unter denen die demontierbare Stahlbrücke über den Steffenbach eine besondere Attraktion war. Das alles konnte nicht darüberhinweg täuschen, daß der Betrieb wegen der enormen Lawinengefahr sieben bis acht Monate im Jahr stillgelegt werden mußte. Mit der Eröffnung des Furka-Basistunnels im Frühsommer 1982, durch den die Züge im Sommer und im Winter mit fast 90 Stundenkilometern die 15,4 Kilometer lange Strecke zwischen Oberwald und Realp fahren, drohte durch die Bahngesellschaft der Furka-Oberalp-Bahn der Abriß der stillgelegten Bergstrecke.

Zweifellos ist es ein Verdienst des Eisenbahnvereins, die Demontage dieses Kulturdenkmals verhindert zu haben. Der Schweizer Fortschrittsfraktion wurde ein Denkmal verpaßt, an dem sich so mancher Politiker in Zukunft noch die Finger verbrennen wird.

Der Verein Furkabergstrecke wurde 1983 von Eisenbahnfreunden aus verschiedenen Ländern gegründet und hat sich inzwischen zu einer Betriebsgesellschaft mit erheblichem Aktienkapital gemauert. Für die meist schon pensionierten Herren mit folgsamen Damen an der Seite ist das Unternehmen mehr oder weniger der Ersatz für die Modelleisenbahn der Kinderjahre. Wortgewaltig und rethorisch äußerst begabt, gelingt es ihnen immer wieder, gutgläubige junge Eisenbahnfanatiker wie den 21jährigen Luc Wullschläger oder den 16jährigen Schwaben Cornelius Fader aus Weinstadt für eine tatsächliche Fronarbeit bei freier Verpflegung und Unterkunft in Massenquartieren aufzugabeln, um durch deren Schwerstarbeit ihre nicht gelebten Kinderträume spät aber doch noch verwirklichen zu lassen. Obwohl die AG in Bern und bei jeder passenden Gelegenheit dafür plädiert, das weltbekannte Teilstück „als Denkmal der schweizerischen Bergbahn-Pionierzeit der Nachwelt“ zu erhalten, hat man doch den Eindruck, daß die Wiederaufnahme des Bergbahnbetriebes unter professionell-technischen Bedingungen eigentlich gar nicht gewollt ist. Die Gefahr ist groß, daß den Kindern ihr Spielzeug genommen wird.

Nur aus diesen und weiteren internen Querelen zwischen den Ursener und Walliser Hobbybahnern heraus ist es wohl zu erklären, daß jetzt probeweise der Betrieb ausgerechnet auf dem Teilstück Realp-Tiefenbach aufgenommen wird, das zu den landschaftlich langweiligsten der Strecke gehört. Bahnfahren unter Ausschluss der Öffentlichkeit war noch nie attraktiv. Um die Massen auf den Pässen von Furka und Grimsel dennoch zu gewinnen, bleibt dem Verein nur noch der Griff in die Akten der Furka-Oberalp-Bahn. Dort hatte man sich zur letzten Fahrt am 10. Oktober 1981 den letzten Spruch ausgedacht: „Wer hat noch nicht, wer möchte noch mal, fahren mit der Furkabahn?“

Wenn der Kanton Wallis sich im nächsten Jahr wirklich am allerneuesten Schweizer Tourismusthema „Kultur“ beteiligt, wobei vorher zu klären wäre, was man hier hinter den Bergen unter diesem Begriff versteht, dann müssen sich die „Kulturpassplaner“ einige Fragen gefallen lassen: Wie steht es um die ehemaligen Wahlwalliser Rainer Maria Rilke und Carl Zuckmayer? Wird das 100jährige Bahnhofsgebäude von Zermatt abgerissen? Wie lange noch soll das warme Wasser aus dem Furka-Basistunnel ungenutzt in die Rhône fließen? Und - Engagiert sich der Kanton und die Direktion der Furka-Oberalp-Bahn für die Wiedereröffnung der wahrlich touristischen Attraktion Furkabergstrecke von Oberwald nach Gletsch?

Inzwischen gabs erst mal eine Eröffnungsfeier für das Hotel „Glacier du Rhône“ und eine bunte Versammlung von Verkehrsdirektoren, Verbandsvorständen, Gemeindepräsidenten, Großräten und einem Walliser Staatsrat, der immerfort Hände schüttelt und dabei wegschaut und obendrein in seiner Rede an einem europäischen Ort gleich eine ganze Breitseite gegen das zusammenwachsende Europa abfeuert. An diesem Abend steht er allein im Gletscher Regen, zumal sich gerade die jungen Schweizer sehr deutlich für die Zukunft aussprechen.

Nach 162 Metern ist man dann wirklich oben. Die Furka-Passhöhe auf 2436 Metern "ist der Kulminationspunkt der höchsten Autostraße der Zentralschweiz und die Fürstin der Alpenpässe". Der Name Furka kommt von dem Lateinischen „furca“ und bedeutet so viel wie Gabel und Bergsattel. Damals, am 11. November 1779, kam Goethe mit seinem Weimarer Herzog „nach viertelhalb Stunden Marsch auf dem Sattel der Furka an, beim Kreuz wo sich Wallis und Uri scheiden“. Winter wars und Schneetreiben und deshalb „ward uns der doppelte Gipfel der Furka, woher sie ihren Namen hat, nicht sichtbar. Wir hofften nunmehr einen bequemeren Hinabstieg, allein unsere Führer verkündigten uns einen noch tiefern Schnee, den wir auch bald fanden“.

Erst „100 Jahre später gabs hier oben in unmittelbarer Nähe der europäischen Wasserscheide zwischen Reuss, Rhône und Rhein die ersten Unterkünfte: das „Hotel de la Furka“ aus dem Jahre 1868, später das Hotel "Furkablick". Während man sich hier oben an das 19. Jahrhundert erinnert, als die englische Königin Victoria im „Hotel de la Furka“ 1868 mehrere Wochen zur Sommerfrische weilte, donnern am Ende des 20. Jahrhunderts unten tief im Berg die Züge durch den Furka-Basistunnel. Während die geschlossenen fürstlichen Herbergen hier oben nach Schweizer Art langsam aber sicher zerfallen, nehmen unten im Zug mit der Nummer 904 die Gäste gerade die Vorspeise ein.

Zweimal serviert Oberkellner Fortunato Lipani auf der achtstündigen Reise des „Glacier-Express“ zwischen Zermatt und St. Moritz ein komplettes Menue. Zweimal deckt das Team „weiß“ ein, zweimal präsentiert Fortunato, der Glückliche, der Umsichtige, der Charmante, der seit 35 Jahren auf den Strecken der Schweizerischen Bundesbahn (in Wirklichkeit aber in Chur) zu Hause ist, „seine Nummer“: mit einem Tablett Gläser geht er von Tisch zu Tisch und erkundigt sich nach den Wünschen auf einen Degustiv. Und wer sich dann entscheidet, Williams, Grappa oder sonst was, dem führt er meisterlich vor, wie man in einem fahrenden schaukelnden Zug aus einer Höhe von über einem halben Meter korrekt ein Glas füllt. Zweimal, erster Durchgang zwischen Gluringen und Andermatt, zweiter Durchgang zwischen Andermatt und Disentis.

„Man muß zuerst dienen, bevor man bedienen kann“, kommentiert der 38jährige Alban Jost das Spektakel im „Glacier-Express“. Jost muß es wissen. Seit Jahren gibt er den Touristen geduldig Auskünfte, verkauft die Fahrkarten und regelt den Verkehr im Bahnhof Oberwald.

Als am 1. Juli 1930 erstmals der „Glacier-Express“ die 290 km Lange Strecke zwischen Zermatt und St. Moritz in siebeneinhalb Stunden bewältigt hatte, lagen hinter dem „langsamsten Schnellzug der Welt“ Höhenunterschiede von insgesamt 7000 Metern, 91 Tunnels, 291 überquerte Brücken, die Furkabergstrecke und ein vertraglich vorgeschriebener Halt zum Mittagessen am Bahnhof Gletsch. Damals verkaufte Mutter Bacher noch ihre Ansichtskarten im Bahnhofskiosk, während ihr Mann und Bahnhofsvorsteher die Züge abfertigte.

Als der „Glacier-Express“ am 26. September 1981 zum letzten Mal über die Furkabergstrecke fuhr und der Obergestelner Alban Jost wenig später am 11. Oktober 1981 als Stationsablöser den allerletzten Zug von Gletsch auf die Reise schickte, war die Eröffnung des wintersicheren Furka-Basistunnels am 25. Juni 1982 nicht mehr fern. Jost, der inzwischen im Walliser „Grenzbahnhof“ Oberwald den „Glacier-Express“, die einfachen Züge nach Göschenen und Brig und die Autoverladzüge nach Realp abfertigt, sieht dem Treiben der Hobbyeisenbahner oben am Berg

gelassen zu. Wenn man mit den knallroten Wagen der Furka-Oberalp-Bahn eine Verbindung zu sechs verschiedenen Bahnlinien sommers wie winters aufrechterhält, zur Rhätischen Bahn nach Disentis, zur Gotthardbahn nach Göschenen, zur Zermatt-Bahn nach Brig, zur Brig-Lötschberg-Bahn nach Brig und Bern, zur Simplon-Bahn nach Brig und Domodossola, zur Lausanne-Bahn nach Genf, dann weiß man um den schwierigen Dienst auf den Bergbahnen, auch und vor allem, was Organisation ist.

Der Tunnel sollte den Fremdenverkehr erleichtern und das Gommer Tal von seinen Sorgen Abwanderung, Überalterung und Bevölkerungsrückgang befreien. Im Winter gehts gut. Im Sommer wird das Goms zur Durchgangsstube des Wallis. Was soll die einzige Tourismusfrau weit und breit, die Direktorin der Vereinigten Verkehrsvereine Obergoms, Daniela Walpen, tun, wenn sie im Prinzip „im Winter nur mit Langlauf und im Sommer nur mit Wandern“ aufwarten kann?

Im Wallis, so sagt man, ist „der Pass- und Fremdenverkehr die älteste Industrie“. Als das vor 2000 Jahren begann, da „war jedes Kommen und Gehen über unsere Grenzen Fremdenverkehr“. Zuerst kamen die Römer und später vom Rhein her über die Grimsel die Alemannen ins Goms und vertrieben die romanische Bevölkerung talabwärts. So spricht man heute unten vorwiegend französisch und oben hängten sich die Dörfer Blitz-, Selk-, Ritz-, Glur- und Reck- ganz einfach ein „-fingen“ an. Im späten Mittelalter wurde das obere Wallis politisches Zentrum und die Pässe von Simplon, Furka, Grimsel und Nufenen für den internationalen Verkehr wichtig.

Den Kaisern, Königen, Päpsten, Staatsmännern, Politikern und Pilger und Diplomaten folgten die Händler, Bergführer, Pilger und schließlich die Touristen. Während früher Machtpolitik, Handel und Glauben Motive für das mühsame Reisen waren, nahm später der Wunsch nach Gesundheit, Erholung und Vergnügen den vordersten Rang ein.

Wer heute in der Kantonshauptstadt Sitten oder im oberen Wallis über die weitere touristische Entwicklung des Goms nachdenkt und dabei nur an den Ausbau von Hungerberg und Tällistock oder gar an den Neubau von Sidlhorn zum alpinen Skigebiet denkt, muß sich gerade im Hinblick auf den beschlossenen Skipistenangriff im Naturschutzgebiet Aletschgletscher und das generell rückläufige Wintersportinteresse fragen lassen, ob die Reaktivierung der Furkabergstrecke nicht doch eine sinnvolle überregionale touristische Ergänzung für das Wallis bedeuten würde.

Der Ort Filet liegt weiter unten im Tal. Das Filetstück aber liegt zwischen Oberwald und Gletsch.