



Eisenbahnen zum Matterhorn

special
2/91

*Über 100 Jahre Brig - Visp -
Zermatt*

Dr. J. Giese

C. Asmus



(Füllseite)



Bild 1: Der Bahnhofsvorplatz in Brig, wo die Züge der Furka-Oberalp-Bahn (FO) und der Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ) beginnen bzw. enden. **Foto: M. Lasek**

Titelbild: Vor der beeindruckenden Kulisse des Matterhorns fährt ein Triebwagen der BVZ am Ortsende von Zermatt talwärts. **Foto: BVZ**

Impressum

ISBN 3-922404-18-9

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
 Rudolf-Diesel-Ring 5
 D-8080 Fürstfeldbruck
 Telefon (0 81 41) 50 48/50 49
 Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker
 Autoren: Dr. Jutta Giese, Carl Asmus
 Objektbetreuung: Dieter Schubert
 Lektorat: Manfred Grauer

Anzeigen: Elke Albrecht
 Layout: Gerhard Gerstberger
 Textverarbeitung:

Hermann Merker Verlag GmbH
 Produktion: Europlanning srl,
 via Morgagni 24, I-37136 Verona
 Printed in Italy

Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
 Vertrieb Einzelverkauf:
 MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
 GmbH & Co KG, Eching/Freising

Alle Rechte vorbehalten.

Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung
 des Verlags. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste
 Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigen-
 ablehnung behalten wir und vor.
 Gerichtsstand ist Fürstfeldbruck.
 Beantwortung von Anfragen nur, wenn
 Rückporto beiliegt.

Copyright Juni 1991 by:
 Hermann Merker Verlag GmbH,
 Fürstfeldbruck

Inhalt

	Seite
Vorwort	4
Wissenswertes über das Wallis	6
Die Anfänge der Visp-Zermatt-Bahn	8
Höhen und Tiefen bis 1921	11
Die Jahre zwischen den beiden Weltkriegen	26
Die Zeit von 1946 bis 1991	30
Die Triebfahrzeuge der Brig-Visp-Zermatt-Bahn	39
Zermatt, »Mekka« der Bergsteiger	48
Das Matterhorn – Inbegriff der Alpinistik	55
»Aussichtsbalkon« Gornergrat	55

Bei den Farbaufnahmen aus jüngerer Zeit haben wir bewußt darauf verzichtet, in den Bildlegenden das exakte Aufnahmedatum anzugeben. Die Fotos von Klaus Fader, Thomas Küstner und Markus Lasek sind in den Jahren 1989 bis 1991 entstanden.



Bild 2: Dieser Bahnsteig im Bahnhof Brig dient zwei Bahngesellschaften: Links liegt das Gleis der FO, rechts das der Brig-Visp-Zermatt-Bahn. **Foto: M. Lasek**

Vorwort

Im Bahnland Schweiz führen viele (Schienen-)Wege ans Ziel. Nach Brig beispielsweise gelangt man auf Gleisen der SBB, der Bern-Lötschberg-Simplon (BLS)- und der Furka-Oberalp-Bahn (FO). Will man allerdings von dort nach Zermatt, dem Ausgangspunkt ungezählter Bergtouren rund ums und auf das Matterhorn, gibt es nur noch eine Möglichkeit: die Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ). Umsteigen ist trotzdem nicht in jedem Falle nötig. Von St. Moritz aus bringt der berühmte Glacier-Express, der von BVZ, FO und Rhätischer Bahn (RhB) gemeinsam betrieben wird, die Besucher bequem bis an den Fuß des Matterhorns.

Vor zwei Jahren schon haben wir der RhB, der größten Schmalspurbahn Europas, anlässlich ihres 100jährigen Bestehens drei herrliche Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals gewidmet. Dieses Jahr nun blickt die Brig-Visp-Zermatt-Bahn auf ihre Betriebseröffnung vor 100 Jahren zurück. Dies haben wir zum Anlaß für die Herausgabe des vorliegenden Special 2/91 genommen.

Seit der Eröffnung der Strecke von Visp nach Zermatt am 18. Juli 1891, die damals mit Dampftraktion in zwei Stunden und 40 Minuten bewältigt wurde, hat diese Touristenbahn grundlegende Veränderungen durchgemacht. Am 1. Oktober 1929 wurde der elektrische Betrieb zwischen Visp und Zermatt eingeführt. Anfang Juni 1930 konnte die Linienverlängerung von Visp nach Brig eingeweiht werden, und am 25. Juni 1930 rollte der Glacier-Express zum erstenmal von Zermatt nach St. Moritz. Den ganzjährigen Verkehr konnte man 1933 einführen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg kam es auch bei der BVZ zu starkem Verkehrszuwachs, der bis heute anhält. Durch den Bau der Straße bis Täsch Anfang der siebziger Jahre verlagerte sich die Verkehrszunahme bei der Bahn immer stärker auf den Abschnitt Täsch – Zermatt. Heute verkehren jedes Jahr neben den rund 15 000 Zügen zwischen Brig und Zermatt etwa 25 000 Pendelzüge im 20-Minuten-Takt zwischen Täsch und Zermatt. Dieser Streckenabschnitt weist eine Zugdichte von mehr als 100 Garnituren pro Tag auf. An schönen Sommertagen, aber auch zur Hochsaison im Winter sind täglich 6000 Reisende und mehr in jeder Richtung zu transportieren.

In die Feststimmung ist allerdings ein dicker "Wermutstropfen" gefallen: Durch zwei Bergstürze im April/Mai wurde die Bahntrasse zwischen Herbruggen und Randa völlig zerstört. Der Wiederaufbau dürfte bis zum Herbst (?) dauern. Die für Anfang Juli geplanten Jubiläumsfeiern mußten auf ein unbestimmtes Datum verschoben werden. Wir möchten der BVZ trotzdem pünktlich zum "Geburtstag" für die nächsten Jahrzehnte allzeit gute Fahrt und viele Fahrgäste wünschen.

Verlag und Redaktion



Bild 3: Panorama der Bahn-Anlagen in Brig. Zwischen den Normalspurgleisen der BLS und der SBB (links) sowie den Schmalspurgleisen der BVZ und FO (rechts) liegt das Empfangsgebäude. Die BVZ-Strecke verschwindet am rechten Bildrand hinter dem Depot der FO. **Foto: K. Fader**

Bild 4: Der gemeinsame Bahnsteig von FO und BVZ in Brig. Abfahrtsbereit warten die beiden Züge auf ihre Ausfahrt. Die Straße muß nur bei Rangierfahrten überquert werden; beide Schmalspurbahnen verlassen den Bahnhof Brig in westlicher Richtung. **Foto: K. Fader**





Wissenswertes über das Wallis

Wenn der Schweiz-Besucher in Brig die "Sankt-Niklaus-Bahn" – so hieß die heutige Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ) bei der Eröffnung 1891 – besteigt, um in den Ort am Matterhorn zu gelangen, fährt er durch einen der schönsten Kantone der Eidgenossenschaft: den "Fruchtgarten" Wallis. Von den 22 Schweizer Kantonen ist er der drittgrößte – knapp halb so groß wie das österreichische Bundesland Tirol. Auf einer Fläche von reichlich 5200 km² leben rund 250 000 Menschen. Viermal so viele, also rund eine Million, kommen jährlich als Feriengäste ins Wallis (französisch Le Valais).

Die Wassermassen der Gebirgsflüsse, allen voran die der Rhone haben das Landschaftsbild des Kantons entscheidend geprägt. Im Laufe von Jahrmillionen schufen die Flußläufe die verschiedensten Täler. Breit und fruchtbar ist das flache, oft dunstige Rhonetal. Reizvoller präsentieren sich die engen, mitunter steilen Nebentäler. Ihre Ursprünglichkeit hat sich über Jahr-

hunderte hinweg erhalten.

Die Rhone, im Mittelalter Rhodanus, von den deutschsprachigen Bewohnern des östlichen Wallis (Oberwallis) noch Rotten genannt, entspringt in 2274 m Höhe dem Rhonegletscher nahe des Furkapasses. Ihr Tal ist bis zum Genfer See 170 km lang. 61 Gletscher führen dem Hauptfluß des Wallis ihr Schmelzwasser zu. Dem Eis verdankt das Rhonetal seine breite Wannenform. Die Gletscher hobelten und wuschen das Tal einst aus. Erdablagerungen ließen es zu einem "Obst- und Gemüsegarten" werden. Unter den schneebedeckten Berggipfeln wachsen u.a. Aprikosen, Mandeln, Feigen und nicht zuletzt köstliche Rebsorten.

Die Bauern aus den Tälern pflanzten ihre Rebstöcke bis weit hinauf. Ein Beispiel dafür ist der "Weingartengletscher" oberhalb des Mattertals zwischen Täschhorn und Alphubel. In Visperterminen liegt auf 1204 m der höchste Weingarten Europas. Fast die Hälfte

aller Schweizer Weine stammt aus dem Wallis. Der Kanton ist damit der wichtigste Weinerzeuger der Eidgenossenschaft. Die Jahresproduktion beträgt zwischen 400 000 und 600 000 hl auf einer Anbaufläche von ungefähr 5200 ha. Hauptsächlich werden Weißweine angebaut, so der bekannte "Fendant" aus der Rebsorte "Chassélas" oder der Silvaner "Johannisberg". Ein vollmundiger Rotwein ist der "Dôle".

Bevor die Kartoffel in Europa eingeführt wurde, waren Getreide, Fleisch und Milchprodukte die wichtigsten Grundnahrungsmittel der Walliser. Man baute Getreide an, wo immer das möglich war. In Eisten im Saastal und in Saas-Fee wurde Gerste bis in 2000 m Höhe, auf den Zermatter Äckern Roggen bis in 2200 m Höhe angepflanzt. Während, wie gesagt, im Oberwallis deutsch (alemannisch) gesprochen wird, ist der Westen des Kantons, das Unterwallis, französisches Sprachgebiet. Die Bewohner des Oberwallis – alemannischer Herkunft –



gelten, wie alle Schwaben und Alemannen, als herb, verschlossen, sparsam und fleißig. Im "Journal des Paris" wurden die Walliser 1777 als gütig und gastfreundlich charakterisiert: "Wenn der Reisende rastet..., eilen die Leute herbei mit Sahne oder Milch in Krügen, mit Brot, Obst und Käse in Körben. Sie spenden freigebig und weisen Bezahlung entrüstet zurück."

Bevor Eisenbahnliesen bzw. Autostraßen die Walliser Täler erschlossen, waren die Bergdörfer von der Außenwelt nahezu abgeschlossen, was die Lebensformen der Bewohner entscheidend prägte. Viele junge Männer verließen das Wallis, um sich fremden Söldnerheeren anzuschließen. Die Walliser Söldner wurden zum Inbegriff für besonders abgehärtete, rauhe und kämpferische Kerle. Ihre eher pazifistisch eingestellten Nachfahren sind heute als die berühmte Schweizergarde im Vatikan zu "besichtigen".

Im Mittelalter lag die Baumgrenze zunächst noch nahe 2600 m; knapp darunter erntete man noch Äpfel, Birnen und Nüsse. Um 1650 wurden das Klima rauher, die Winter länger und kälter; die Schneegrenze rückte immer tiefer. Firn und Eis überzogen die Hochpfade und Almwiesen. Das Überschrei-

ten der Pässe wurde beschwerlicher und gefährlicher.

Im Oberwallis liegen die am meisten besuchten mit so bekannten Orten wie Zermatt, Saas-Fee oder Leukerbad. Letzterer Ort war schon im Mittelalter berühmt; in 22 Quellen tritt dort 51 °C heißes, stark calciumhaltiges Wasser aus der Erde. Die stark vergletscherten Walliser (auch Penninische) Alpen gehören zu den Westalpen und sie erstrecken sich vom Großen St. Bernhard bis zum Simplonpaß. Das europäische Hauptgebirge erreicht hier abgesehen vom Mont Blanc, in den Giganten aus Gneis und Glimmerschiefer seine höchsten Höhen (Monte Rosa 4634 m).

Kantonshauptstadt der "Walliser Erde" ist das schon im Unterwallis gelegene Sitten, französisch Sion, das römische Sedunum. Die alte Bischofsresidenz mit heute 30 000 Einwohnern liegt, 500 m über Normal Null, im wärmsten und trockensten Teil des Wallis. Zwei felsige Hügel ragen über die Stadt: der eine (Tourbillon) mit den Resten einer Burganlage aus dem 13. Jahrhundert, der andere (Valere) mit der Wallfahrtskirche Notre Dame aus dem zwölften Jahrhundert. Die bereits angesprochene Trockenheit der Gegend, insbesondere im mittleren Rhone-

Bild 5: Das Briger Empfangsgebäude gleicht eher einem Grandhotel. Es beeindruckt durch seine monumentale Bauweise, die durchaus einen anderen Verwendungszweck vermuten läßt (Aufnahme vom Juli 1977). **Foto: Z. Pilmann**

Bild 6: Dieser Überblick über die Streckenführung der BVZ läßt die landschaftlichen Schönheiten links und rechts der 100jährigen Bahnlinie erahnen. **Wiedergabe mit freundlicher Genehmigung der BVZ**





Bild 7: Nach 9 km Fahrt durchs Rhonetal erreicht der in Richtung Zermatt fahrende Zug den Bahnhof Visp. Visp ist erst seit dem Bau der Verbindungsbahn zur FO in Brig (1930) Durchgangsstation der BVZ. Deshalb befinden sich hier Depot- und Werkstattanlagen der BVZ. Gut erkennbar das zwischen den Gleisanlagen der Schmalspurbahn und der Schweizerischen Bundesbahnen als Inselbahnhof erbaute Empfangsgebäude von Visp. **Foto: M. Lasek**

tal und in den angrenzenden Bergdörfern, ist darauf zurückzuführen, daß die Region im Regenschatten vergletscheter Bergketten liegt. An den Eishängen kondensieren über Nacht die in der Luft angesammelten Wasserdämpfe; die Luft trocknet aus. Wenn es abends nach Regen aussieht, herrscht deshalb am nächsten Morgen meist wieder Sonnenschein! Gewitter sind selten. Laut den Aufzeichnungen des Schweizer Wet-

teramts ist Grächen die regenärmste Station der ganzen Schweiz. Nicht selten vergehen Wochen, ja Monate, ehe der ersehnte Regen fällt. Keine Wunder, daß im Wallis Schutzheilige um Regen angefleht wurden und findige Köpfe Bewässerungssysteme mit Hilfe des Gletscherwassers ersannen. Seit Weihnachten 1813 gehört das Wallis als eigener Kanton endgültig zur Schweizerischen Eidgenossenschaft. 1848 gaben sich

die Walliser eine neue Verfassung. In den nächsten Jahrzehnten kam dann die Eisenbahn zunächst ins Rhonetal, und 1891 schließlich nahm von Visp aus auch die Sankt-Niklaus-Bahn den Betrieb auf. Ihr bzw. ihrer Nachfolgerin als dem eigentlichen Thema unserer Publikation wollen wir uns nun zuwenden.

Die Anfänge der Visp-Zermatt-Bahn

Seit den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts kamen immer mehr Touristen nach Zermatt. Viele finanzstarke Geschäftsleute sahen in der Erschließung des Nikolaitals durch eine Eisenbahn eine rentable Investitionsmöglichkeit. So reichten u. a. das Bankhaus Masson, Chavan-

nes & Co. aus Lausanne und die Handelsbank Basel ein Konzessionsgesuch zum Bau und Sommerbetrieb einer Schmalspurbahn mit gemischtem Adhäsions- und Zahnradantrieb von Visp nach Zermatt ein. Mit den Auflagen der Meterspuränderung (statt 0,75 m), der erweiterten Betriebsdau-

er von Mai bis Oktober (statt Juni bis September) und einer Fahrpreisermäßigung für Einheimische erteilte der Eidgenössische Rat dem Gesuch am 21. Dezember 1886 seine Zustimmung. Die Finanziere beauftragten die Bahngesellschaft Suisse Occidentale Simplon (SOS), ein Bauprojekt mit

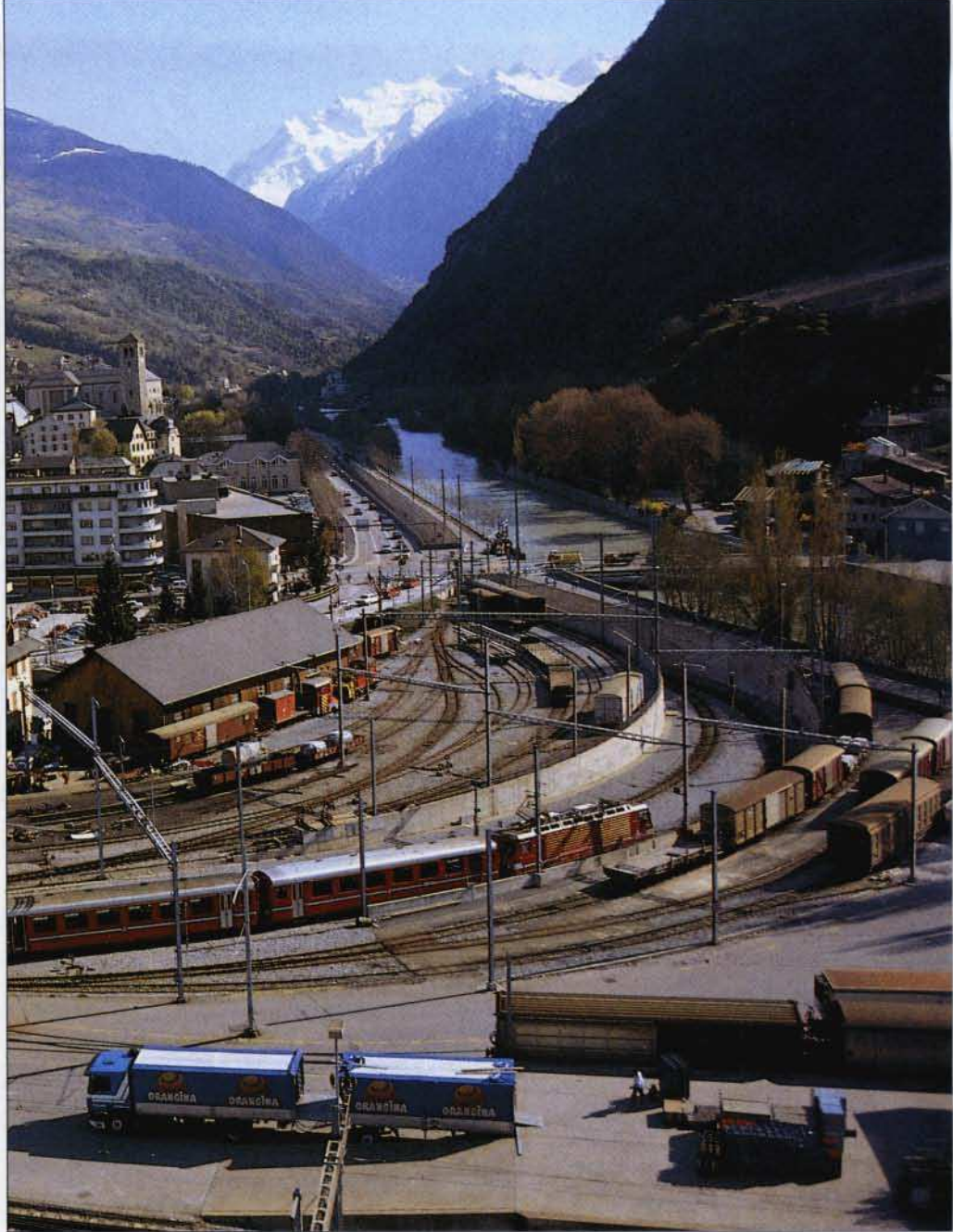


Bild 8: In Fortsetzung der linken Abbildung führt die Strecke nun in einer engen Kurve um die Depot-Anlagen herum ins Tal der Vispa (Nikolaital) hinein. Foto: M. Lasek

Bild 9: Bis 1930 war Visp Ausgangspunkt der Züge nach Zermatt. Foto: U. Wehmeyer

Kostenvoranschlag auszuarbeiten. Im Jahre 1887/88 wurden im Nikolaital die dazu erforderlichen Vermessungen vorgenommen. Am 10. Oktober 1888 fand die konstituierende Generalversammlung statt; am 12. Februar 1889 genehmigte der Bundesrat die Statuten.

Der erste Plan sah eine Linienführung mit drei, höchstens vier Zahnstangenabschnitten vor. Für die Reibungsstrecke wurde eine maximale Steigung von 45‰ , für die Zahnstangenabschnitte von 100‰ vorgesehen. Als Variante brachte die SOS 1888 in der "Schweizerischen Bauzeitung" eine reine Adhäsionstrasse mit einer Maximalsteigung von 45‰ ins Gespräch, die aber Tunneln, Brücken und Kurven mit nur 50 bis 60 m Radius aufwies.

Schon in der konstituierenden Generalversammlung am 10. Oktober 1888 war von einer Trassenänderung die Rede: Der als Oberingenieur beim Bau des Gotthardtun-





Bild 10: In einer langgezogenen Kurve führt die Strecke bei Neubrück an der Vispa entlang – einer besonders romantischen Stelle an der BVZ-Trasse. **Foto: K. Fader**

nels beschäftigte E. von Stockalper schlug eine Trasse mit Zahnstangenabschnitten vor, die Wirtschaftlichkeit und Sicherheit versprach, jedoch Traktionsprobleme aufwarf. Aus diesem Grund reiste eine Expertengruppe nach Deutschland, um dort Zahnradbahnen zu studieren. Man kam zu dem Schluß, daß sich mit einer Zahnradbahn große Einsparungen erzielen ließen. Zwei Zahnstangensysteme standen zur Auswahl. Man wählte das kostengünstigere und zudem sicherere System des Ingenieurs Abt. Mit Julius Chappuis und E. von Stockalper wurde am 27. Dezember 1888 ein Bahnbaupvertrag unterzeichnet, der die Landnahme und den Bau auf der ganzen Linie garantierte. Die Lieferung von Gleis-

und Rollmaterial sowie der Bau der Stationsgebäude waren in dieser Vereinbarung allerdings nicht vorgesehen. Bereits am 27. November 1888 war in Visp mit dem Bahnbau begonnen worden. Mit der Suisse Occidentale Simplon (SOS) wurde ein Dreijahresvertrag ausgehandelt. 1889 baute man zunächst den Abschnitt Visp – St. Niklaus. Im Enteignungsverfahren oder "freihändig" erwarb die Bahngesellschaft die für die Trasse notwendigen Grundstücke. Bei der Schweizerischen Lokomotivfabrik Winterthur wurden vier Dampflokotiven für Mischbetrieb, bei der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft Neuhausen zehn Personenwagen und drei Gepäckwagen mit Personenabteil (insgesamt 592



Plätze) sowie zwei offene und vier geschlossene Güterwagen in Auftrag gegeben. Alle Wagen waren mit einem Zahnrad und der Hardy-Vakuumbremse ausgerüstet.

Auch im Winter 1889/90 wurden die Baustellen zwischen Stalden und St. Niklaus nicht stillgelegt. Das 52 m hohe Gerüst für die Mühlebachbrücke, das kühnste Bauwerk der ganzen Strecke, sowie die Stationsgebäude in Stalden, St. Niklaus und ferner in Randa konnten noch vor Jahresende fertiggestellt werden. Die vier Lokomotiven "Matterhorn", "Monte Rosa", "Mischabel" und "Gornergrat" wurden zwischen März und September 1890 geliefert und im neubauten Depot mit Werkstatt, Magazin und Wagenremise in Visp untergebracht.