Vom Rhonetal ins Chamonix

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift**

Band (Jahr): **10 (1906)**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-576245

Nutzungsbedingungen

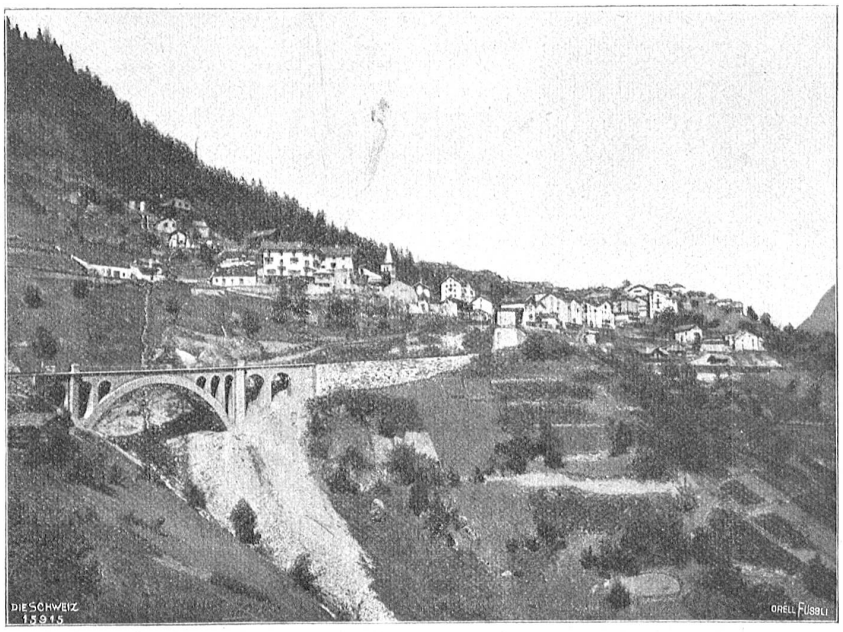
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch



Chamonix-Bahn. Finhaut.

Vom Rhonetal ins Chamonix*).

Mit fünf Abbildungen nach photographischen Aufnahmen des Verfassers.

Nachdruck verboten.

In aller Stille hat vor wenigen Wochen die Eröffnung einer neuen Alpenbahn stattgefunden, die berufen ist, im Touristenverkehr eine bedeutende Rolle zu spielen. Wir meinen das schweizerische Teilstück der schon lange geplanten Verbindungsbahn aus dem Rhonetal ins Chamonix hinüber, die nach ihrem Ausbau ein wichtiges Verbindungsglied zwischen den beiden Gebirgstälern sein wird. Wer heute ins Chamonix gelangen will, muß entweder den sehr großen und zeitraubenden Umweg über Genf nehmen, wenn er nicht vorzieht, den zwar schönen, aber nicht weniger langdauernden und ebenso kostspieligen Weg über einen der Paßübergänge zu wählen. Wer rasch und bequem reisen will, wird unbedingt heute schon der neuen Route seinen Beifall spenden, umsomehr, da sie in ihrem Verlaufe manchen bisher unmöglichen Einblick in die großartige Schlucht des Trient gewährt und überhaupt auf ihrem ganzen Wege eine ununterbrochene Reihe von reizenden Landschaftsbildern darbietet.

Die neue Bahn verdankt ihre Entstehung ganz und gar der Privatinitiative, und es wurde bei der Eröffnung mit Stolz darauf hingewiesen, daß sie auch vollständig aus Privatmitteln gebaut sei, ohne jede Subvention von irgendwelcher Seite. Ein schweizerisches Komitee mit Herrn Défayes in Martigny an der Spitze bewarb sich für die Konzession auf der Schweizerseite, die P.-L.-M. für diese von der französischen Seite aus. Das schweizerische Teilstück von Martigny bis Châtelard mißt 26 km, und zu seiner Fertigstellung waren drei Jahre erforderlich, während das etwa gleich lange Stück auf der französischen Seite heute erst bis Argentière eröffnet werden konnte und die Vollendung des noch 11 km langen Verbindungsstückes mit dem Tunnel durch den Col des Montets noch zwei Jahre auf sich warten lassen wird. Die verhältnismäßig lange Bauzeit sowohl auf schweizerischer wie auf französischer Seite findet ihre Erklärung in den außerordentlichen Schwierigkeiten, unter denen die Arbeiten vor sich gingen. Die Strecke von Martigny bis Vernayaz führt im Rhonetal durch ebenes Gelände; bei letztgenannter Station aber beginnt die Bahn mit einer Steigung bis zu 22 % die hohe Felswand zu erklimmen, um im Zickzack das 500 m höher liegende Salvan zu erreichen. Ein prächtiges Hochtal öffnet sich hier dem Blick, während man tief unten zur Linken die imposante Schlucht des Trient gewahrt. Von hier aus erfolgt die weitere Steigung ziemlich unmerklich, in zahlreichen Biegungen schmiegt die Bahnlinie sich dem Gelände an, und bei jeder neuen Kurve eröffnet sie einen neuen interessanten Ausblick. Bei Finhaut, dem Hauptort des Hochtales, erreicht die Bahn mit 1244 m ihren Kulminationspunkt, und während man zur Linken den schönen Ausblick auf die Tête noire und den Trientgletscher genießt, steigt die Linie gegen Châtelard zu allmählich wieder auf 1120 m hinab. Von hier aus ist die Tête noire sowie die Trientschlucht auf bequemem Weg zu erreichen, und für die Verbindung mit dem Chamonix ist ein Omnibusverkehr eingerichtet, der die Reisenden in gemütlichem Tempo innert zwei Stunden nach der Station Argentière bringt. Die Bahn ist außer der steilen Bergstrecke zwischen Vernayaz und Salvan, an der die Zahnstange angewendet wurde, als Adhäsionsbahn gebaut. Ihre Erbauer sind die Ingenieure Müller, Zeerleder und Gobat. Die Vorteile des elektrischen Betriebes treten nirgends so sehr in den Vordergrund als auf dieser Linie, wo man in komfortabeln offenen Wagen ohne jede Rauch-

*) Des Stoffandranges wegen kommt dieser Artikel etwas später, als ursprünglich geplant war. A. d. R.

Chamonix-Bahn. Châtelard-le-Trient.