

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

**Band:** 10 (1906)

**Artikel:** Vom Rhonetal ins Chamonix

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-576245>

#### 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:** 13.02.2026

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

DIES SCHWEIZ  
1894

ORELL FUSCHI

## Vom Rhonetral ins Chamonix\*).

Mit fünf Abbildungen nach photographischen Aufnahmen des Verfassers.  
Nachdruck verboten.

In aller Stille hat vor wenigen Wochen die Gröfzung einer neuen Alpenbahn stattgefunden, die berufen ist, im Touristenverkehr eine bedeutende Rolle zu spielen. Wir meinen das schweizerische Teilstück der schon lange geplanten Verbindungsbaus aus dem Rhonetral 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, umso mehr, 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 Gröfzung mit Stolz darauf hingewiesen, daß sie auch vollständig aus Privatmitteln gebaut sei, ohne jede Subvention von irgendwelcher Seite. Ein schweizerisches Komitee mit Herrn Déjays 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

### Chamonix-Bahn. Einhaut.

lange Stück auf der französischen Seite heute erst bis Argentiére 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 Rhonetral durch ebenes Gelände; bei letzterer 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 Einhaut, dem Hauptort des Hochtals, 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 Argentiére bringt. Die Bahn ist außer der steilen Bergstrecke zwischen Vernayaz und Salvan, an der die Bahnstange angewendet wurde, als Abhängsbahn gebaut. Ihre Erbauer sind die Ingénieurs Müller, Zeerleder und Gobat. Die Vorteile des elektrischen Betriebes treten nirgends so sehr in den Vordergrund als auf dieser Linie, wo man in komfortablen offenen Wagen ohne jede Nach-



ORELL FUSCHI

Chamonix-Bahn. Châtelard-le-Trient.

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