

Zeitschrift: SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: 7 (1933)
Heft: 11-12

Artikel: Brig-Zermatt das ganze Jahr
Autor: Utz, Fr.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-780866>

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: 15.01.2026

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



Oben: Der Blattbach und seine Lawine zerschmetterten jedes Jahr die Brücke. Ein Tunnel schützt jetzt Bahn und Geleise

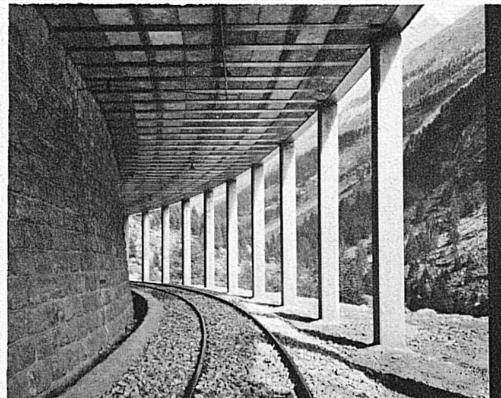
Brig-Zermatt das ganze Jahr



Gar mancher Alpinist hat auf seinen Sommerfahrten in den Zermatterbergen die Hänge mit skilüsternen Blikken gemessen. Aber wie sollte man im Winter da hinaufkommen? Tief ist der Talpfad verschneit. Lawinen

Direktor A. Marguerat der Visp-Zermatt und Furka Bahn, ein Fachmann grossen Formats, war der energische Förderer des Ganzjahrverkehrs Brig-Zermatt

Rechts: Über diese Galerie hinweg wird inskünftig die Lawine bei Lügeln poltern



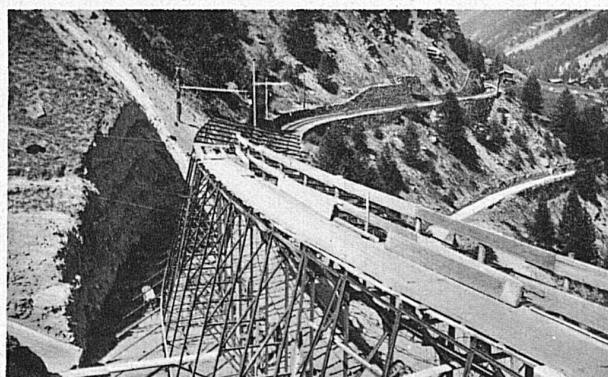
Rechts aussen: An der Täschwand wird die Rückwand der Galerie gebaut



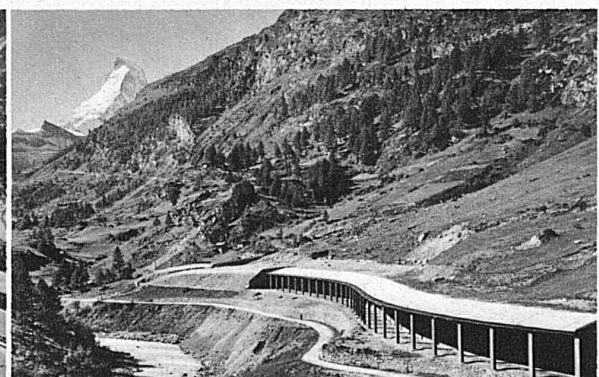
dräuen an den Hängen. Bis nach St. Niklaus hatte die Bahn sich erstmals im Winter 1927/28 den Weg ertrotzt. Zwischen diesem Dorf und Zermatt lauern aber erst die Lawinen, um dem Menschen-

werk den Garaus zu machen. – Aber die Zermatter hatten es sich nun einmal in den Kopf gesetzt, die Hindernisse aus dem Wege zu räumen und ihr Tal dem Wintersport zu erschliessen: 1928/29

Rechts: Keine Brücke, sondern eine Galerie. Sie wurde gegen die wütende Schusslaui errichtet



Rechts aussen: Elegant, nicht wahr? Es ist die Galerie und (hinten) der Tunnel bei Lügeln. Das Matterhorn guckt herab





Oben: So ist der Tunnel bei Lugelwang eingedeckt worden

Rechts: Pfarrer Brantschen von Zermatt segnet bei der Eröffnung des Winterverkehrs (30. Oktober) die Linie bei der Galerie von Lugelwang. An der Eröffnungsfeier nahmen die Vertreter der eidgenössischen und kantonalen Behörden teil. Bei jeder Station bestieg ein Gemeindepräsident den Zug

Unten: Die Galeriedecke bei der Schusslau muss besonders stark gebaut sein

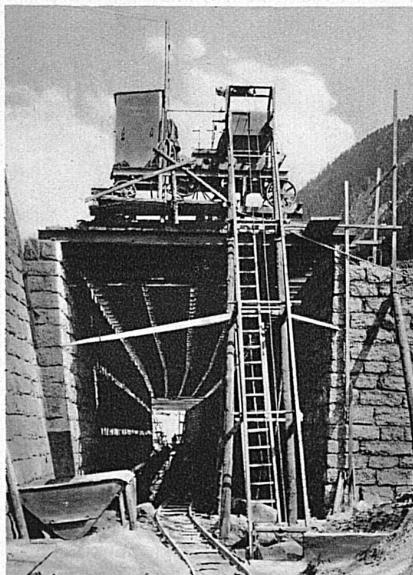
erster zaghafter Versuch eines Winterverkehrs, 1929 Elektrifikation, 1930 Eröffnung des Teilstückes Brig-Visp und damit Anschluss an die Furka-Oberalpbahn und Graubünden (Glacierexpress!), und nun begann man auch energisch mit den Verbauungen hinter St. Niklaus. Es galt da grosse Hindernisse zu bemeistern. Der Blattbach zum Beispiel und seine Lawine hatten sich alljährlich einen Spass daraus gemacht, die Bahnbrücke zu zersplittern und ins Tobel hinab zu schmeissen. An der Täschwand hinten zielte der Fels mit Blöcken nach Geleise und Bahn. Steinschlag und Lawinen drohten bei Kalterboden, Schusslau und kurz vor Zermatt, bei Lugelwang. Keine kleine Arbeit, mit all diesen Unmäch-



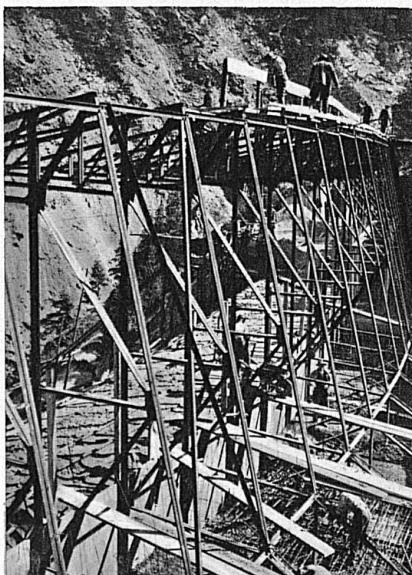
22000 m³ Erde, das Mauerwerk umfasst 9700 m³, der Beton 1800 m³; 530 Tonnen Eisen sind zur Verstärkung eingemauert.

Der Ganzjahrverkehr ist am 30. Oktober mit einer bescheidenen Feier eröffnet worden. Mühelos fügen sich die Verbauungen ins Landschaftsbild. Die Galerien sind geradezu elegant. Alles legt beredtes Zeugnis ab von den grossen Anstrengungen einer Talschaft, ihr Gelände den Wintersportlern zur Verfügung zu stellen. Sicher und bequem rollen wir jetzt in den wohlig geheizten Wagen an Abgründen und vereisten Bachufern entlang hinauf in die strahlenden Skifelder von Zermatt. Fr. Utz.

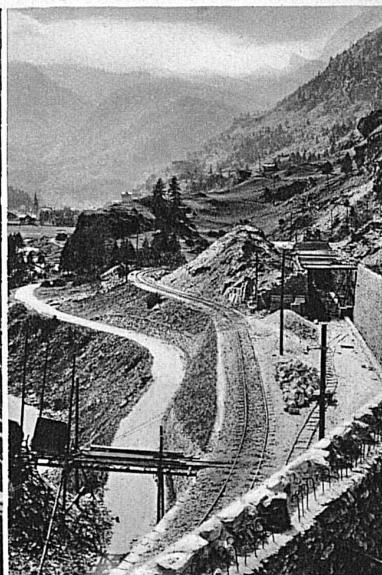
Rechts: Der «künstliche» Tunnel bei Lugelwang im Bau



Mitte: Die Galerie der Schusslau hat ein solides Gerippe aus Eisen



Rechts aussen: Strasse und altes Geleise vor Zermatt (Lugelwang), daneben die neue Linie und der künstliche Tunnel im Bau



ten fertig zu werden! Aber die Bahnverwaltung, tüchtige Unternehmer und sorgfältige Arbeiter haben das Werk geschafft. Da wurden Galerien errichtet, Geleisebogen verlegt, sogar künstliche Tunnel gebaut. Künstliche Tunnel! Als ob wir nicht genug Löcher durch Felsen und Berge gebohrt hätten! Kein Scherz! Man hat zwei Tunnel über Tag gemauert, beim Blattbach und bei Lugelwang, von je 132 und 110 Meter Länge. Jetzt können die Lawinen und Steine darüber hinwegpoltern, soviel es ihnen Spass macht. Dazu wurden eine Anzahl Galerien errichtet, „Lauben“ würden die Berner sagen. Über sie hinweg rutscht der Schnee, kugeln die Steine, sprudelt das Wasser. 900000 Franken haben die Verbauungsarbeiten insgesamt verschlungen. Den Techniker interessieren einige Zahlen: Der Aushub betrug