

Grossartiges Panorama – wenig bekannte Bahnen

Ausflugstipp: Von Martigny mit dem Mont-Blanc-Express nach Chamonix und St-Gervais-les-Bains-Le Fayet sowie Genf.

Kaspar P. Woker Die Region Chamonix-Mont Blanc teilt sich den Ruhm mit den grossen Destinationen der Alpen. Sie wird aus der Schweiz zu oft links liegen gelassen, liegt sie doch in der Mitte einer landschaftlichen wie bahntechnischen Rundreise der Extraklasse, vergleichbar mit Glacier-Express oder GoldenPass. Martigny ist Ausgangsort des meterspurigen Mont-Blanc-Express, einst als Touristenbahn nur mit Polsterklasse, heute mit Panoramazügen betrieben, die über eine Zahnradrampe von 220 Promille die Flanken des Vallée de Trient erreichen. Die Strecke ist seit Beginn vor 112 Jahren mit einer stromführenden Seitenschienen (analog Metro Paris) elektrifiziert.

Beim Bau im Vordergrund stand die Verbindung mit Chamonix, dem Geburtsort des hochalpinen Tourismus. Die Erschliessung der abgelegenen Bergorte unterwegs spielte kaum eine Rolle, hingegen fungierte diese Bahn als Bauzubringer für die Staumauer von Emosson – ebenfalls als Ausflugsziel beliebt: www.verticalp-emosson.ch. Spektakuläre Bli-

Reise-Info

Rundfahrt: Bis Martigny via Lötschberg – Visp oder Lausanne. Mont-Blanc-Express: Sitzplätze in Fahrrichtung links wählen, via Vallorcine bis Chamonix. Ausflug Zahnradbahn Montenvers (Mer de Glace), dichter Takt. Weiterfahrt bis St-Gervais-Le Fayet. Ausflug mit Tramway du Mont-Blanc, unregelmässige Abfahrten, Juli/August Plätze reservieren auch für Talfahrt. Ab St-Gervais Léman-Express SL3 via Annemasse bis Genève-Cornavin. Rundfahrt in beiden Richtungen möglich, annähernd Stundentakt, GA gültig bis Le Châtelard-Frontière respektive Annemasse. April bis November zeitweise Busersatz auf Teilstrecken wegen Bauarbeiten. Fahrplan: www.sbb.ch, www.mont-blanc-express.ch

Unterkünfte, Freizeit, Bergbahnen: www.chamonix.com, www.montblancnaturalresort.com/fr/tramway-montblanc

Noch mehr Mont-Blanc-Erlebnis bringt eine Rundreise Bahn/Bus ab Martigny via Orsières – Grand St-Bernard – Aosta – Courmayeur – Tunnel/Seilbahn – Chamonix – Martigny.

cke in die Tiefe wechseln mit solchen zu den schneebedeckten Nadeln des Mont-Blanc-Massivs. In Vallorcine übernimmt die SNCF als Bahnbetreiber. Die Gleise führen nahtlos weiter – administrativ bleibt Umsteigen angesagt – und verschwinden bald im Bahn-/Strassentunnel unter dem Col de Montet. Bei geschlossenem Pass im Winter sind Autos mit 50 km/h erlaubt, die Bahn bescheidet sich ganzjährig mit 30 km/h. Linkerhand sorgen nun Mont-Blanc und die «Aiguilles» für bewundernde Blicke.

Neue Gondelbahn

Wer Touristenorte erster Klasse schätzt, verweilt in Chamonix. Als persönlichen Tipp zum Übernachten sei das ehrwürdige Refuge von Montenvers (3-Stern-Hotel) auf 1900 Meter empfohlen, am Ende der Zahnradbahn zum Mer de Glace. Einst befand sich hier der Rand des Gletschers. Aktuell wird erneut eine Gondelbahn zum zweihundert Meter weiter unten liegenden Gletschermund gebaut, um noch für wenige Jahre ein eisiges Gefühl erleben zu können und – vor allem – um den dramatischen Gletscherschwund zu dokumentieren. Im Talgrund viel «Mobilité douce» mit Gratis-öV, Velo- und Wanderwegen. Für «High-Flyers» am Mont-Blanc sei die Luftseilbahn auf die Aiguille du Midi, weiter über die Pointe Heilbronner bis Entrevers im Aosta-Tal (Italien) empfohlen.



Ein einmaliges Erlebnis: Die Fahrt mit der Zahnradbahn nach Montenvers Mer de Glace.

Bild: zVg

Die letzten Kilometer des Mont-Blanc-Express führen über eine 90 Promille steile Rampe – einst mit einer vierten Schiene für Notbremsungen ausgerüstet – nach St-Gervais-les-Bains-Le Fayet hinunter. Dort startet hinter dem Bahnhof das Tramway du Mont-Blanc. Der namensgebende Endpunkt wurde nie erreicht. Die Zahnradbahn endet heute mitten in einer Geröllhalde beim «Adlernest» auf 2374 m.ü.M., der höchsten Bahnstation Frankreichs. Wer rauf fährt, setzt sich in die blaue Marie, die grüne Anne oder die rote Jeanne, denn

die drei bald 70-jährigen Zugkompositionen tragen statt Nummern die Namen der Töchter des damaligen Bahndirektors. Die vierte, Marguerite, erhält erst diesen Herbst ihre Komposition in den Savoyerfarben rot/weiss.

Dieser Neubau von Stadler Rail Bussnang wird zusammen mit drei «Enkelinnen» in den ursprünglichen Farben, aber modernstem Design und Technik, die betagten Schwestern ablösen. Bahnenthusiasten finden auf der ganzen erneuerten Linie – wie auch bei Chamonix-Montenvers – schwei-

zerische Technik. Schon beim Bau waren SLM (Dampfloks) und Strub (Zahnstange) mit dabei und MFO elektrifizierte die beiden Bahnen in den 1950er Jahren. Wer in Le Fayet im «Hotel des 2 Gares» übernachtet, ist mitten im Geschehen zwischen TMB, Mont-Blanc-Express und Léman-Express, der S-Bahn aus Genf. Nicht verpassen: eine Tartiflette, die deftige savoyische Fonduevariation, im «Bouchon du Bon Nant» gleich gegenüber, bevor mit dem SNCF-Régiolis-Triebzug in anderthalb Stunden der Genfer Hauptbahnhof erreicht wird.



Gewaltige Aussicht von der Bergstation Montenvers auf 1900 Meter Höhe ob Chamonix.

Bild: zVg



Martigny: Ausgangspunkt der Linie nach Orsières und Le Châble sowie für den Mont-Blanc-Express. Bild: Gerhard Lob

Transports de Martigny et Régions (TMR)

Martigny ist seit 1910 Ausgangspunkt der einst eigenwilligsten Bahnen der Schweiz. Die Strecke Martigny – Orsières wurde mit englischem Kapital als Zubringer für ein nie gebautes Aluminiumwerk erbaut, dafür dank eigenem Elektrizitätswerk anfangs mit 8 kV Wechselstrom elektrifiziert. 1953 wurde die Zweiglinie nach Le Châble für den Bau des Mauvoisin-Staudammes errichtet. Lange Zeit eine einstellungsbedrohte Lotterbahn, erfreut sie nach Investitionen von 140 Millionen Franken als erste komplett barrierefreie Linie Touristen und Einheimische, die vom Auto umsteigen. Seit neuestem verbindet der

SBB-Ski-Express Genf sowie Freiburg direkt mit Le Châble, Ausgangspunkt der Gondelbahn nach Verbier und ins Skigebiet. Betrieben wird diese S-Bahn durch RegionAlps, einer Tochter von SBB (90%) und TMR (10%) für den Walliser Regionalverkehr. Die als Mont-Blanc-Express vermarktete Linie Martigny – Châtelard erhält ebenfalls einen Modernisierungsschub mit umgebauten Bahnhöfen und neuen Stadler-Triebzügen, die durchgehend von St-Gervais bis Martigny (56 km) verkehren können, da sie gleichzeitig von französischen und schweizerischen Behörden zertifiziert werden. Die Zusammenar-

beit mit der SNCF ist für deren mehr geduldete als geliebte Meterspurbahn eng, aber bei Entscheidungswegen bis Paris nicht konfliktarm. Das Sicherungssystem nach Schweizer Norm wurde bereits auf der ganzen Strecke installiert. Dass dereinst das Management der TMR bis St-Gervais gebietet, bleibt zu hoffen. Hingegen ist deren moderne Werkstatt Octofer für Frankreich zugelassen und revidiert Drehgestelle bis hin zur Metro des Pyrénées. Zur TMR gehören Buslinien zum Grossen St. Bernhard und in die Seitentäler, ein Lastwagenbetrieb und ausserdem ein Rebberg in Bovernier.