

Höhenzug

UNTERWEGS MIT DER MATTERHORN GOTTHARD BAHN UND DER GORNERGRAT BAHN

Sommer 2026

la pendentia:
Sechs Jahre, sechs Wochen

Die Strecke Brig–Disentis:
Drei Kantone, eine Linie

Das Bugnei-Viadukt:
Für die Ewigkeit gebaut

LE GOUT DU VALAIS

Anzeige



WALKER★

Entdecken Sie unser grosses Sortiment an Premium Käse-Produkten – hergestellt aus frischer Walliser Berg- und Alpmilch. Wir schenken Ihnen auf Ihrer nächsten Bestellung* ein Matterhorn Fondue.

*Mindestbestellwert CHF 50.00 – Scannen Sie den QR-Code, um Ihren Gutschein zu aktivieren.



Découvrez notre vaste assortiment de produits à base de fromages premium – fabriqués à partir de lait frais de montagne et d'alpage valaisan. Nous vous offrons une Fondue au Cervin sur votre prochaine commande*.

*Montant minimum de commande CHF 50.00 – Scannez le code QR pour activer votre bon.



Eine Auswahl unserer Produkte finden sie auch im Migros und Coop.
Vous trouverez également une sélection de nos produits chez Migros et Coop.



4

la pendentia – «Sechs Jahre, sechs Wochen»
 270 Meter lang: la pendentia bei Disentis ist die längste Hängebrücke Graubündens.



Brücken schlagen.

Schaut man in die Geschichtsbücher, fällt sofort auf: Am Ursprung fast jeder neuen Bahnlinie stand der Wunsch, Menschen zu verbinden oder – im Sinne dieser Ausgabe – Brücken zu schlagen. Nicht anders war es auch vor exakt 100 Jahren. Die damals neu gegründete FO (Furka-Oberalp-Bahn) schlug die Brücke zwischen drei Bergtälern, die bis dahin kaum untereinander im Austausch standen: Dem Goms, dem Urserntal und der Surselva.

Am 3. Juli 1926 fuhr der erste Zug von Brig nach Disentis. Nicht wenige der Brücken aus der Eröffnungszeit stehen heute noch – beispielsweise das imposante Bugnei-Viadukt. Diese Brücken zeugen vom Pioniergeist und von der unglaublichen Arbeit, die damals geleistet wurde. Gleichzeitig zeigen sie aber auch auf, was unsere Infrastrukturteams täglich leisten: Denn nur dank umfassenden Sanierungen und stetiger Überwachung können wir uns bis heute auf diese Bauwerke verlassen.

Wenn heute Brücken geschlagen werden, wird dazu zwar seltener Naturstein und Mörtel verarbeitet – dafür umso mehr Kopfarbeit verrichtet. Die Fusion zur heutigen MGBahn ist so ein Beispiel. Einer meiner Vorgänger, Hans-Rudolf Mooser, mag sich noch bestens daran erinnern und kommt in dieser Ausgabe zu Wort. Und mit dem Immobilienprojekt «Andermatt Central» und weiteren Projekten arbeiten wir bereits heute an den «Brücken der Zukunft».

Brücken schlagen ist also schlicht ein fester Bestandteil unseres Wirkens als Bahn: In dem Sinne wünsche ich viel Spass beim Lesen des neuen Höhenzuges, um so die Zeit bis zum Reiseziel zu überbrücken.

Ihr Egon Gsponer
 CEO Matterhorn Gotthard Bahn und Gornergrat Bahn

10

Drei Kantone, eine Linie
 Am 3. Juli 2026 jährt sich die Eröffnung der Strecke Brig–Disentis zum hundertsten Mal.



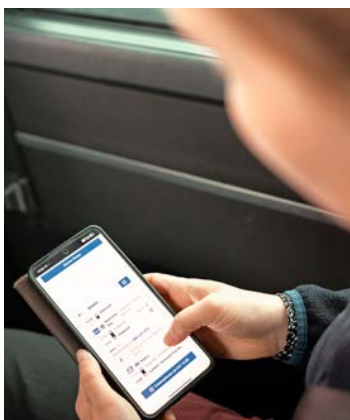
14

Für die Ewigkeit gebaut
 Ein Gespräch mit Anlagenmanager Daniel Siegen und Projektleiter Christian Heinzmann über das, was ein Bauwerk am Leben hält.



22

Wenn Mobilität nicht am Bahnhof endet
 In der Gotthardregion hat sich der Verein Alpine Mobility einem Problem angenommen, das viele Bergregionen kennen.



| | | | |
|-----------------------------|----|------------------|----|
| Sieben luftige Verbindungen | 8 | Wanderung | |
| Brückenbauer | 12 | mit Sternensuche | 28 |
| puralpina | 19 | Kleine Bahnen, | |
| Projekt Andermatt Central | 20 | grosse Abenteuer | 29 |
| Sechs Wege. Eine Bergwelt. | 26 | ZUGehört | 30 |

la pendentia

«Sechs Jahre, sechs Wochen»

270 Meter lang, knapp 100 Meter über dem Vorderrhein:
la pendentia bei Disentis ist die längste Hängebrücke Graubündens.
Entstanden ist sie nicht aus einem Masterplan – sondern aus der
Hartnäckigkeit eines Vereins, dem Vertrauen eines Dorfes und einer
Idee, die einfach nicht loslassen wollte.



Es gibt Projekte, die scheitern, bevor sie beginnen. Und es gibt Projekte, bei denen man irgendwann aufhört zu zweifeln – weil die Idee stärker ist als alle Widerstände.

la pendentia ist so ein Projekt.

Christian Loretz erinnert sich noch genau, wo er war, als die Resultate der Volksabstimmung über den Gemeindebeitrag eintrafen. Auf dem Oberalppass, mit der MGBahn hochgefahren, angeln. «Die Resultate sind draussen», sagte seine Frau. «Ich habe gesagt: Nicht schauen. Das ist sicher angenommen.» Das Disentiser Stimmvolk hatte den beantragten Beitrag von 390 000 Franken abgelehnt – auf ein Referendumsbegehren hin, nachdem das Gemeindeparlament noch zugestimmt hatte.

Aber das war nicht das Ende. Es war der Anfang des zweiten Anlaufs.

Eine Schlucht, die trennt

Um zu verstehen, warum la pendentia entstand, muss man die Rheinschlucht bei Cufions kennen. Sie liegt zwischen Disentis und dem Weiler Mumpé Medel – eine wilde, steile Schlucht, durch die der junge Vorderrhein drängt. Wer sie zu Fuss überqueren wollte, musste auf beiden Seiten rund 100 Höhenmeter überwinden. Für Schulkinder, für ältere Menschen, für den Alltag: nicht zumutbar.

Die erste Idee, hier eine Hängebrücke zu bauen, entstand 2013. Sie wurde nicht weiterverfolgt. 2018 griffen Loretz und einige Mitstreiter den Gedanken wieder auf – diesmal mit mehr Konsequenz. «Die Hauptidee war der Netzschluss – für das Dorf, für den Anschluss an den öffentlichen Verkehr, für den Alltag. Erst während des Fundraisings haben wir gemerkt: Das Projekt hat auch touristisches Potenzial.»

Sechs Menschen, sechs Jahre

Ein Verein wurde gegründet. Sechs Personen trieben das Projekt in ihrer Freizeit voran – ein Brückenbauer,

ein Treuhänder, ein Banker, weitere Spezialisten. «Das hat sich zufällig so ergeben», sagt Loretz. «Jeder brachte genau das mit, was es brauchte.»

Die Bewilligung kam. Die Finanzierung – 2,4 Millionen Franken – war gesichert, soweit es der Verein absehen konnte. Die Gemeinde sollte 390 000 Franken beisteuern. Das Parlament stimmte zu. Dann kam die Petition. 80 Unterschriften reichten, um das Projekt vor das Volk zu bringen. Und das Volk sagte nein – knapp.

«Eine Enttäuschung», sagt Loretz. «Aber ich war überzeugt, dass die Leute nicht gegen das Projekt waren. Nur gegen die Finanzierung über die Gemeinde.»

Was folgte, war ein Plan B: Ein privater Investor sprang ein und übernahm den Betrag, den die Gemeinde nicht zahlte. Zwei intensive Monate Überzeugungsarbeit. Dann: Zusage. Und damit grünes Licht.

Das Dorf baut mit

Was dann passierte, überraschte selbst die Initiantinnen und Initianten. Der Verein begann, Pendentia-Meter zu verkaufen – einen symbolischen Laufmeter, je tausend Franken das Stück. Über 450 wurden verkauft. In einer Gemeinde mit 2000 Einwohnern. «Ein Viertel der Bevölkerung hat privat mitgezogen», sagt Loretz. «Das hat mich wirklich beeindruckt.»

Woche für Woche kamen neue Bestellungen. Als der Bau begann und etwas zu sehen war, wurden es noch mehr. Der Verein organisierte Begehungen – fast jede zweite Woche kamen Leute, die wissen wollten, wie es vorangeht. «Man hat gespürt: Das ist unser Projekt.»





Blick über la pendentia zur Kapelle Sontga Gada – 270 Meter, die Disentis mit Mumpé Medel verbinden.

Sechs Jahre Planung, sechs Monate Bau, sechs Wochen Montage. «Wir haben sechs Jahre gebraucht, um zu planen», sagt Loretz. «Und in sechs Wochen haben sie die ganze Hängebrücke montiert.»

270 Meter. 100 Meter Tiefe.

Mit einer Spannweite von 270 Metern ist la pendentia die längste Hängebrücke im Kanton Graubünden. Sie verbindet die Kirche Sontga Gada in Disentis mit dem Weiler Mumpé Medel und führt über die Rheinschlucht bei Cufions – knapp 100 Meter über dem Boden.

Technisch spektakulär ist dabei weniger die Länge als die Höhe. «Die Seilbrücke selbst zu erstellen war nicht das Schwierigste», sagt Loretz. «Die Herausforderung war das Gelände, die Logistik, die Jahre des Planens.»

Nach Fertigstellung wurde die Brücke der Gemeinde Disentis als Geschenk übergeben, die nun für den Unterhalt sorgt. Was einst als Idee von zwei, drei Personen begann, gehört heute dem Dorf.

Wer heute über la pendentia läuft – den Blick hinunter auf den Vorderrhein, die Rheinschlucht tief unter

den Füßen –, ahnt kaum, was es gebraucht hat, damit diese 270 Meter möglich wurden. Mut. Rückschläge. Und ein Dorf, das am Ende doch mitgezogen hat.

Als Loretz an jenem Novembermorgen aus der Kapelle Sontga Gada trat und tausend Menschen vor sich sah,

wusste er: Es hat sich gelohnt. Jede schlaflose Nacht, jede Absage, jener Abend auf dem Oberalppass. «Du weisst, diese tausend Personen sind nur hier wegen dieser Brücke.» Das Bild steht ihm heute noch vor Augen – und macht ihm, wie er sagt, «Hühnerhaut», wenn er daran denkt. ▲

Ausflugstipp: Senda Desertina

Disentis Bahnhof – Rundweg
13 km | 560 m | 3 h 50 min | leicht

Der Rundweg startet beim Bahnhof Disentis und führt über Fontanivas mit seinem kleinen Badesee hinunter an den Vorderrhein – vorbei an Specksteinfelsen und Gletschermühlen bis zur Schlucht Cufions, wo die Brücke la pendentia den Blick in die Tiefe freigibt.

Unterwegs prägen 14 Kirchen und Kapellen die Landschaft: Die romanische Kapelle Sontga Gada (12. Jh.) mit alten Wandmalereien und die barocke Marienkapelle in Aletta sind die eindrucklichsten Stationen. Der Weiler Segnas besticht durch gut erhaltene Walliser Strickbauten. Oben auf dem Muntatsch eröffnet sich ein weiter Blick auf Medelsergletscher und Surselva, bevor der Abstieg durch den Klosterwald zurück zum Bahnhof führt.

Der Rundweg ist meist auch im Winter begehbar. Erreichbar mit der Matterhorn Gotthard Bahn bis Disentis.

pendenta.ch | schweizmobil.ch/de/wanderland/route-680

RETTUNGSEINSATZ,
-20 °C



RETTUNGSKARTE AB CHF 35
AIR-ZERMATT.CH

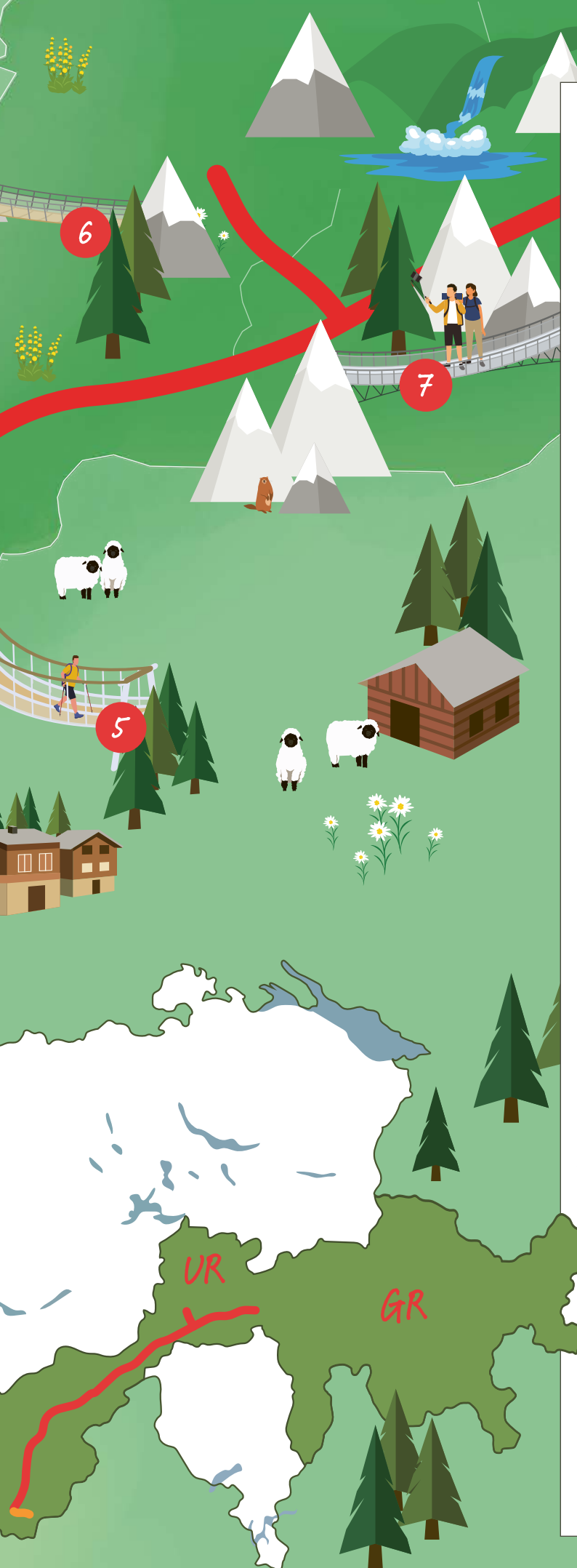
WIR WERDEN DA SEIN



Brückenschlag Sieben luftige Verbindungen

Entlang der Strecke der Matterhorn Gotthard Bahn und der Gornergrat Bahn verbinden nicht nur Gleise die Orte – auch Hängebrücken schlagen luftige Wege über Schluchten und Täler. Von Zermatt bis Disentis: sieben schwebende Übergänge, die Sie garantiert nicht hängen lassen.





1

Hängebrücke Furi, Zermatt



90 Meter über dem tosenden Gletscherwasser der Gornerschluft. Mit der Gondelbahn ab Zermatt erreichbar. Kurz, knackig, luftig.

2

Charles Kuonen Hängebrücke, Randa



494 Meter. Längste Fussgängerhängebrücke der Alpen. Schwebt 85 Meter über dem Grabengufer, Teil des Europawegs. Weisshorn, Mischabel, Matterhorn – der Rundumblick macht schwindelig. Wer's luftig mag: hier.

3

Hängebrücke Belalp–Riederalp



124 Meter lang, 80 Meter hoch über der Massa-Schlucht. Verbindet Belalp mit Riederalp, freier Blick auf den Aletschgletscher. UNESCO-Welterbe zum Greifen nah. Zwischen zwei Welten.

4

Goms Bridge, Fürgangen



280 Meter Länge, 92 Meter Tiefe. Im Herzen des sonnenverwöhnten Goms, gespannt über die Rhoneschlucht. Ab Bahnhof Fürgangen-Bellwald in wenigen Minuten erreichbar.

5

Aspi-Titter Hängebrücke, Bellwald–Fieschertal



160 Meter lang, 120 Meter hoch über dem Weisswasser, das vom Fieschergletscher gespeist wird. Verbindet Bellwald mit dem Fieschertal, benannt nach zwei Fluren: Aschi auf der Ostseite, Titter im Westen. Panoramaaussicht und Nervenkitzel garantiert.

6

Salbitbrücke, Göschenen



Die Legende: 90 Meter lang, über der «Stotzig Chälä»-Schlucht. Nur über anspruchsvolle Bergtour erreichbar: 3 Stunden ab Salbithütte, keine Familientour. Alpine Herausforderung. Urner Alpen pur.

7

la pendentia, Disentis



270 Meter, längste Hängebrücke Graubündens. 100 Meter über der Rheinschlucht. «Die Hängende» – ein Gemeinschaftsprojekt mit grossem Engagement. Ab Bahnhof Acla da Fontauna in nur 10 Minuten zu Fuss erreichbar.

- Matterhorn Gotthard Bahn
- Gornergrat Bahn

100 Jahre Brig–Disentis

Drei Kantone, eine Linie

Am 3. Juli 2026 jährt sich die Eröffnung der Strecke Brig–Disentis zum hundertsten Mal. Was heute selbstverständlich wirkt, war ein Jahrhundert voller Rückschläge, Krisen und zäher Beharrlichkeit und ist bis heute mehr als eine Bahnlinie.



Eröffnung der Strecke Brig–Disentis am 3. Juli 1926 am Bahnhof Gletsch.

Meilensteine 1910–2026

- 1910**
Gründung der Brig-Furka-Disentis-Bahn (BFD)
- 1914**
Eröffnung Teilstrecke Brig–Gletsch
- 1926**
Eröffnung Gesamtstrecke Brig–Disentis als Furka-Oberalp-Bahn
- 1930**
Erste Fahrt des Glacier Express
- 1942**
Elektrifizierung der Gesamtstrecke
- 1982**
Inbetriebnahme Furka-Basistunnel
- 1990**
Rückholung der Dampfloks aus Vietnam
- 1992**
Wiederinbetriebnahme Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB)
- 2003**
Fusion zur Matterhorn Gotthard Bahn (MGBahn)
- 2026**
100 Jahre Brig–Disentis

Es begann unrühmlich. Die Brig-Furka-Disentis-Bahn, Vorgängerin der späteren Furka-Oberalp-Bahn (FO), wurde 1910 mit überwiegend französischem Kapital gegründet – und geriet fast unmittelbar in Schwierigkeiten. Die Teilstrecke von Brig nach Gletsch konnte am 30. Juni 1914 noch eröffnet werden, doch der Erste Weltkrieg trocknete die Passagierzahlen aus, die französischen Kapitalgeber verloren das Interesse, und 1923 meldete die Gesellschaft Konkurs an.

Was folgte, zeigte, was möglich wird, wenn mehrere Kantone an eine gemeinsame Idee glauben. Eine Interessengruppe unter Federführung der Visp-Zermatt-Bahn ersteigerte die halbfertige Strecke für 1,75 Millionen Franken – ein Bruchteil der ursprünglichen Baukosten von 38 Millionen. Mit Bundesgeldern und dem Engagement der Kantone Wallis, Uri und Graubünden entstand die neue Furka-Oberalp-Bahn. Am 3. Juli 1926 fuhr der erste durchgehende Zug von Brig nach Disentis.

Mehr als eine Touristenbahn

Wer die FO nur als malerische Gebirgsbahn kennt, unterschätzt ihre Bedeutung. In den ersten Betriebsjahrzehnten war sie Lebensader für das Goms, das Urserental und das Tavetsch. Regionen, die ohne sie kaum verbunden gewesen wären. Im Zweiten Weltkrieg transportierte sie als strategische Zubringerin Truppen und Versorgungsgüter. In den 1950er und 1960er Jahren beförderte sie Unmengen an Baumaterial zu den Kraftwerksbaustellen

entlang der Strecke. Und beim Bau des Furka-Basistunnels von 1973 bis 1982 war sie unverzichtbar.

Der Basistunnel selbst war ein Wendepunkt. Er machte die Strecke erstmals ganzjährig befahrbar – und legte gleichzeitig die alte Bergstrecke über den Furkapass still. Was nach einem Verlust klingt, wurde zu einer zweiten Geschichte: Seit 1992 betreibt die Dampfbahn Furka-Bergstrecke die sanierte Linie mit Originaldampflok aus dem frühen 20. Jahrhundert. Fünf dieser Lokomotiven hatte die FO nach der Elektrifizierung 1942 nach Vietnam verkauft – und 1990 holte ein zwölfköpfiges Team der DFB die verrosteten Maschinen in einer spektakulären Aktion aus dem vietnamesischen Hochland zurück in die Schweiz.

Von der FO zur MGBahn

Am 1. Januar 2003 fusionierte die Furka-Oberalp-Bahn mit der BVZ Brig-Visp-Zermatt-Bahn (frühere VZ) zur heutigen Matterhorn Gotthard Bahn (MGBahn). Was einst zwei eigenständige Gesellschaften waren, wurde zur durchgehenden Verbindung von Zermatt bis Disentis – Rückgrat des Glacier Express und einer der bekanntesten Bahnstrecken der Welt.

Hundert Jahre später verbindet dieselbe Strecke noch immer Brig und Disentis – drei Kantone, eine Linie, täglich in Betrieb. Das Jubiläum feiert nicht eine Ausnahme, sondern eine Selbstverständlichkeit, die einmal alles andere als selbstverständlich war. ▲

Zum Mitfeiern

100 Jahre Brig–Disentis

Ein Jahrhundert Bahngeschichte, drei Tage Sonderticket.

Vom 3. bis 5. Juli 2026 gilt das Jubiläumsticket für alle MGBahn-Züge zwischen Brig und Disentis – inklusive Andermatt–Göschenen und den Bus Fiesch-Oberwald. Ob Ausflug ins Goms, Fahrt durchs Urserental oder einfach Bahngeschichte erleben: Das Ticket ist für alle gedacht.

Das Jubiläumsticket

2. Klasse CHF 25.–/Tag

1. Klasse CHF 40.–/Tag

Erhältlich ausschliesslich online im MGBahn-Webshop. Nicht gültig im Glacier Express. Kein Umtausch, keine Erstattung – nur am gewählten Datum gültig.

Wie finden zwei Bahnunternehmen zusammen?

«Die CEO-Funktion ist eine Brückenschlagfunktion»

Hans-Rudolf Mooser war mittendrin, als aus zwei Bahnen eine wurde. 23 Jahre später blickt der ehemalige Direktor der Matterhorn Gotthard Bahn zurück – auf eine Fusion, die funktioniert hat, und auf das, was Führung in Zeiten grosser Veränderungen wirklich bedeutet.

Herr Mooser, vor 23 Jahren fusionierten die Furka-Oberalp-Bahn und die Brig-Visp-Zermatt-Bahn zur heutigen Matterhorn Gotthard Bahn. Warum brauchte es diese Fusion überhaupt?

Beide Bahnen hatten sehr viele Gemeinsamkeiten und waren geografisch eng verbunden – aber sie haben kaum zusammengearbeitet. Im Gliergrund, wo die MGBahn heute sehr prominent vertreten ist, unterhielten damals beide Bahnen separate Depots und Werkstätten. Dazu kam ein spürbarer Projektstau auf beiden Seiten. Bei der FO etwa war die Osteinfahrt Brig ein lang aufgeschobenes Projekt – bei der BVZ war es das Terminal in Täsch. Beides seit langem anstehende, für beide Bahnen zentrale Projekte.

Sie waren von Beginn weg dabei – wie kam das?

Ich hatte 2001 den Arbeitsvertrag mit der BVZ Holding unterschrieben, wusste also, dass die Fusion kommen würde. Ich war damals noch bei der Lonza in Basel und hatte eine sechsmonatige Kündigungsfrist – die Lonza hat mich in dieser Zeit freigestellt, damit ich den

Prozess von Anfang an mitbegleiten konnte. Die Situation war damals reif und zugleich günstig für einen Zusammenschluss der beiden Bahnen.

Inwiefern günstig?

Die personelle Konstellation hat gestimmt. Der Verwaltungsratspräsident der Furka-Oberalp-Bahn stand kurz vor der Pension, zugleich erklärte Ständerat Rolf Escher, die Funktion als Direktor der FO aufzugeben. Damit war auch das Präsidium der fusionierten Bahn in der Person von Daniel Lauber, dem Präsidenten der BVZ Holding AG, gegeben. Solche Momente öffnen Fenster, die sonst geschlossen

bleiben. Als dann in den Köpfen klar war, dass man den Zusammenschluss wirklich will, waren relativ früh alle auf einer Schiene.

Worin bestand Ihre Aufgabe als operativer Leiter?

Die CEO-Funktion ist eine Brückenschlagfunktion – das kann ich nicht genug betonen. Man steht ständig zwischen verschiedenen Interessen: zwischen Bund und Kantonen, zwischen Regionen, zwischen Menschen. Man entscheidet nicht einfach. Man vermittelt, gleicht aus, hört zu – und muss trotzdem führen. Das ist ein ständiges Austarieren.

«Fragen verschwinden nicht von selbst. Wir waren vor Ort, haben zugehört, erklärt – und das nicht nur einmal.»

Hans-Rudolf Mooser



Hans-Rudolf Mooser, ehemaliger Direktor der Matterhorn Gotthard Bahn.

Viele Fusionen scheitern nicht an der Struktur, sondern an den Menschen. Wie haben Sie die Mitarbeitenden mitgenommen?

Durch Kommunikation. Immer wieder. Die Mitarbeitenden hatten Fragen und Sorgen – wer bekommt künftig die Mittel, welche Projekte werden priorisiert, wird eine Seite bevorzugt? Solche Fragen verschwinden nicht von selbst. Wir waren vor Ort, haben zugehört, erklärt – und das nicht einmal, sondern immer wieder. Dazu kamen klare Führungsgrundsätze: Veränderungen als Chance wahrnehmen, Teamarbeit, Eigenverantwortung. Kein Papier – sondern etwas, das im Alltag angewendet wurde, gerade wenn es schwierig wurde.

Sie haben auch die Führungsstruktur neu aufgesetzt.

Alle, die in der neuen Organisation Verantwortung übernehmen wollten, mussten sich einem Assessment stellen. Ich kannte das von der Lonza, wo ich auch im Personalbereich tätig war – für mich war es naheliegend. Es gab zwei, die sagten: Das mache ich nicht. Dann war klar: Sie kommen

für die Geschäftsleitung nicht infrage. Eine Fusion bedeutet auch, Entscheidungen zu treffen. Nicht nur zu vermitteln.

Gab es einen Moment, in dem Sie gezweifelt haben?

Bezüglich dem Gelingen des Zusammenschlusses der beiden Bahnen: nie. Wir hatten die anderthalb Jahre Vorbereitungszeit wirklich genutzt. Man wusste, wohin man geht – und das ist entscheidend. Das heisst nicht, dass

alles nach Plan lief. Die Bildung einer eigenen Pensionskasse etwa: Man hatte uns gesagt, das wird niemals klappen. Es hat geklappt.

Was bleibt von dieser Zeit?

Es war eine gute Zeit. Und der Gedanke des Brückenschlagens – der bleibt. Das hört nicht mit der Pension auf. Es gibt das im Kleinen genauso wie im Grossen. Immer wieder. ▲

Val Bugnei-Viadukt bei Sedrun

Für die Ewigkeit gebaut



Das Val Bugnei-Viadukt bei Sedrun – neun Bögen aus Naturstein,
seit 100 Jahren in Betrieb.



Das Bugnei-Viadukt bei Sedrun überquert seit 100 Jahren denselben Bach. Dass es das noch weitere 100 Jahre tut, ist kein Zufall – sondern das Ergebnis von Wissen, Kontrolle und Respekt vor dem, was frühere Generationen hinterlassen haben. Ein Gespräch mit Daniel Siegen, Anlagenmanager, und Christian Heinzmann, Projektleiter Infrastruktur, über das, was ein Bauwerk am Leben hält.

Die rote Bahn über dem Bugnei-Viadukt – neun Bögen aus Naturstein, 120 Meter lang, rund 1430 Meter über Meer – ist seit Generationen eines der meistfotografierten Motive entlang der MGBahn-Strecke. Das Bauwerk selbst steht seit 100 Jahren an Ort und Stelle, als wäre es nie anders gewesen.

«Es hat quasi eine unbegrenzte Lebensdauer», sagt Daniel Siegen fast beiläufig. Und dann, nach einer kurzen Pause: «Wenn man es immer wieder instand setzt.»



Ein Kreislauf, kein Ende

Siegen und Christian Heinzmann denken in Zyklen. Bauen, überwachen, unterhalten, sanieren – und von vorne. Das klingt mechanisch, ist aber eher wie das Pflegen eines lebenden Organismus. «Die Brücke lebt», sagt Heinzmann. «Man merkt das, wenn man genau hinschaut.»

Was er meint: Natursteinmauerwerk bewegt sich. Minimal, über Jahrzehnte, kaum messbar – aber es passiert. Stützen setzen sich unterschiedlich. Steine verkeilen sich neu. Das Wasser bahnt sich Wege durch Fugen, friert im Winter, sprengt langsam auf. «Man probiert das immer wieder zusammenzubringen», sagt Heinzmann. «Aber die Gesamtfunktion bleibt. Das ist das Beeindruckende.»

Beim Bugnei-Viadukt war es eine abgesackte Stütze, die bei der Zustandsanalyse 1994 auffiel – eine Senkung von 11 Zentimetern, vermutlich bereits seit den 1960er-Jahren vorhanden. Fugen waren offen, Gewölbe

Val Bugnei-Viadukt

| | |
|---------------------------|--|
| Lage | 1 km östlich der Station Sedrun, Gemeinde Tujetsch |
| Länge | 120 m |
| Bögen | 9, je 10 m Spannweite |
| Material | Natursteinmauerwerk (Granit- und Gneisquader) |
| Baubeginn | 1913/14, Unterbruch 1. Weltkrieg |
| Inbetriebnahme | 1926 |
| Erste Zustandsbeurteilung | 1994 |
| Sanierung | 2000–2001, unter laufendem Bahnbetrieb |
| Sanierungskosten | ca. CHF 3,1 Mio. |



Christian Heinzmann, Projektleiter Infrastruktur.

durch Wassereinwirkung beschädigt, der Schottertrog nicht mehr dicht. Kein Notfall – aber Handlungsbedarf.

Die Entscheidung fiel klar: sanieren, nicht abreißen. «Naturstein-Druckgewölbe haben sehr kleine Biegemomente im Tragwerk», erklärt Siegen. «Beton oder Stahl brauchen nach 50 Jahren deutlich mehr Unterhalt.» Ein Natursteinviadukt ist das Gegenteil: richtig unterhalten, hält es quasi unbegrenzt – und wird mit jeder Sanierung besser verstanden.

Was heute niemand mehr kann

Die Sanierung Anfang der 2000er-Jahre war aufwendig – 40 Nächte Arbeit unter laufendem Bahnbetrieb, Gleise ausheben, Betonelemente einsetzen, Fugen ausräumen mit Wasserstrahlen bis 2000 bar, abdichten. Alles innerhalb von wenigen Stunden, Stück für Stück rückgebaut, bevor der erste Zug am Morgen rollte.

Und doch: Das Viadukt neu zu bauen, wäre heute fast unmöglich. Nicht technisch – sondern wirtschaftlich und handwerklich. «Früher waren da hundert Leute auf der Baustelle», sagt Heinzmann. «Eine Gruppe hat die Steine herbeigebracht, die anderen haben sie behauen, die nächsten auf die Mauer gesetzt. Eine kleine Fabrik.» Steinmetze, die jeden Quader von Hand bearbeitet haben. Heute

existiert dieses Handwerk kaum noch – und wenn, ist es unbezahlbar.

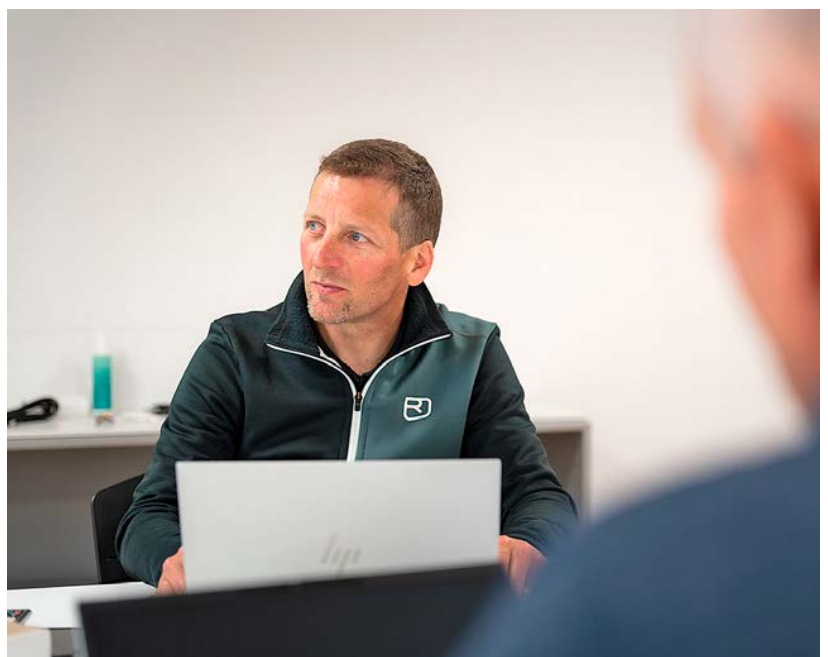
Naturstein als Tragsystem verbaut die MGBahn nicht mehr. Wo der Denkmalschutz es verlangt, wird Naturstein als Verkleidung eingesetzt – optisch kaum vom Original zu unterscheiden, statisch aber etwas ganz anderes. «Wie beim Blockbau», sagt Heinzmann. «Aussen sieht man schöne Lärchenbretter. Innen ist Riegelbau.»

Überwachung als Handwerk

Was sich verändert hat, ist nicht die Brücke – sondern das Wissen darüber. Heute fährt nach einer Sanierung eine Maschine über die frisch erneuerte Strecke, nimmt digital die Gleislage auf, liefert Protokolle. «Wir wissen vorher schon genau, ob sich die Gleislage bewegt hat oder nicht», sagt Siegen. Überraschungen gibt es kaum noch. Früher war es anders. Die erste systematische Zustandsbeurteilung des Bugnei-Viadukts fand 1994 statt – über 80 Jahre nach dem Bau. Heute gehört die Überwachung zum Standardzyklus: Begehungen, Vermessungen, Zustandsberichte, Strategien. Siegen beschreibt seine Rolle als «Besitzer der Anlage» – jemand, der dafür sorgt, dass nichts übersehen wird und zur rechten Zeit das Richtige getan wird.

Das Bugnei-Viadukt ist eines von vielen Bauwerken entlang der MGBahn-Strecke, die diesen Kreislauf durchlaufen. Manche sind in einem besseren Zustand, manche brauchen bald Aufmerksamkeit. Alle tragen sie dieselbe Frage in sich: Was braucht es, damit sie halten?

Die Antwort, nach einem langen Gespräch mit zwei Männern, die Brücken wie ihre Westentasche kennen: nicht viel. Sehen. Verstehen. Handeln – bevor man muss. ▲



Daniel Siegen, Anlagenmanager.



Scannen. Mitmachen. Gewinnen.

Mont Cervin Palace



Das Mont Cervin Palace ist ein Teil von Zermatt – und Zermatt ein Teil vom Mont Cervin Palace. Seit über 160 Jahren ist diese besondere Verbindung gewachsen. Keine Autos, dafür ganz viel Ruhe, klare Luft und Bergidylle, auf kleinstem Raum.

Jetzt teilnehmen und mit etwas Glück eine Übernachtung für 2 Personen gewinnen! Wir verlosen eine Übernachtung für 2 Personen, inklusive 2 Gornergrat-Tickets. Luxus am Fusse des Matterhorns: Champagner-Frühstück, Spa mit Bergblick, Fahrt auf den Gornergrat.

Teilnahmeschluss 30. September 2026

Eigenmietwert fällt – jetzt Fenster sanieren

Sichern Sie sich Ihre steuerlichen Abzüge.



MARCEL KUMMER AG
Fenster - Türen - Garagentore

Riederstrasse 2, 3982 Bitsch
027 927 22 02 | marcelkummerag.ch

Alles spricht für

Internorm®
Fenster – Haustüren

puralpina

Inmitten der Schweizer Alpen, wo die Berge den Himmel berühren, schlägt puralpina Brücken – zwischen Menschen und Natur, Tradition und Handwerk, Landschaft und Alltag.

Vom Garten in die Alpenwelt

Unsere Geschichte beginnt in Frutigen, im Herzen des Berner Oberlands. Eingebettet zwischen Gipfeln spürt man hier die Kraft der Natur und hört das leise Summen der Bienen. In dieser Welt gedeihen heimische Kräuter – jedes mit seinem eigenen Wissen, das seit Generationen weitergegeben wird.

Die Kraft der Murmeli-Kräutersalbe

Am Ende dieser Reise steht unsere Murmeli-Kräutersalbe. Ein 100 % natürliches Produkt aus Schweizer Murmeltieröl und Alpenkräutern, das wohltuende Erleichterung schenkt – nach Sport, Arbeit oder einer Wanderung durch die Berge. Bei der Herstellung achten wir darauf, dass jede Salbe ihre volle Wirkung entfaltet und die verwendeten Rohstoffe zeigen, woher sie kommen.

Handwerk trifft Natur

Die Produktion in unserer Manufaktur in Frutigen ist mehr als ein Handwerk. Sie verbindet uraltes Kräuterwissen mit modernen Methoden – und Menschen mit der Natur. Jedes unserer Produkte trägt ein Stück Schweizer Alpen in sich. In unseren Shops in Frutigen, Luzern und Zermatt können Besuchende den Weg vom Garten bis zum fertigen Produkt selbst erleben: die Kräuter riechen, die Verbindung spüren.

Verbindungen, die bleiben

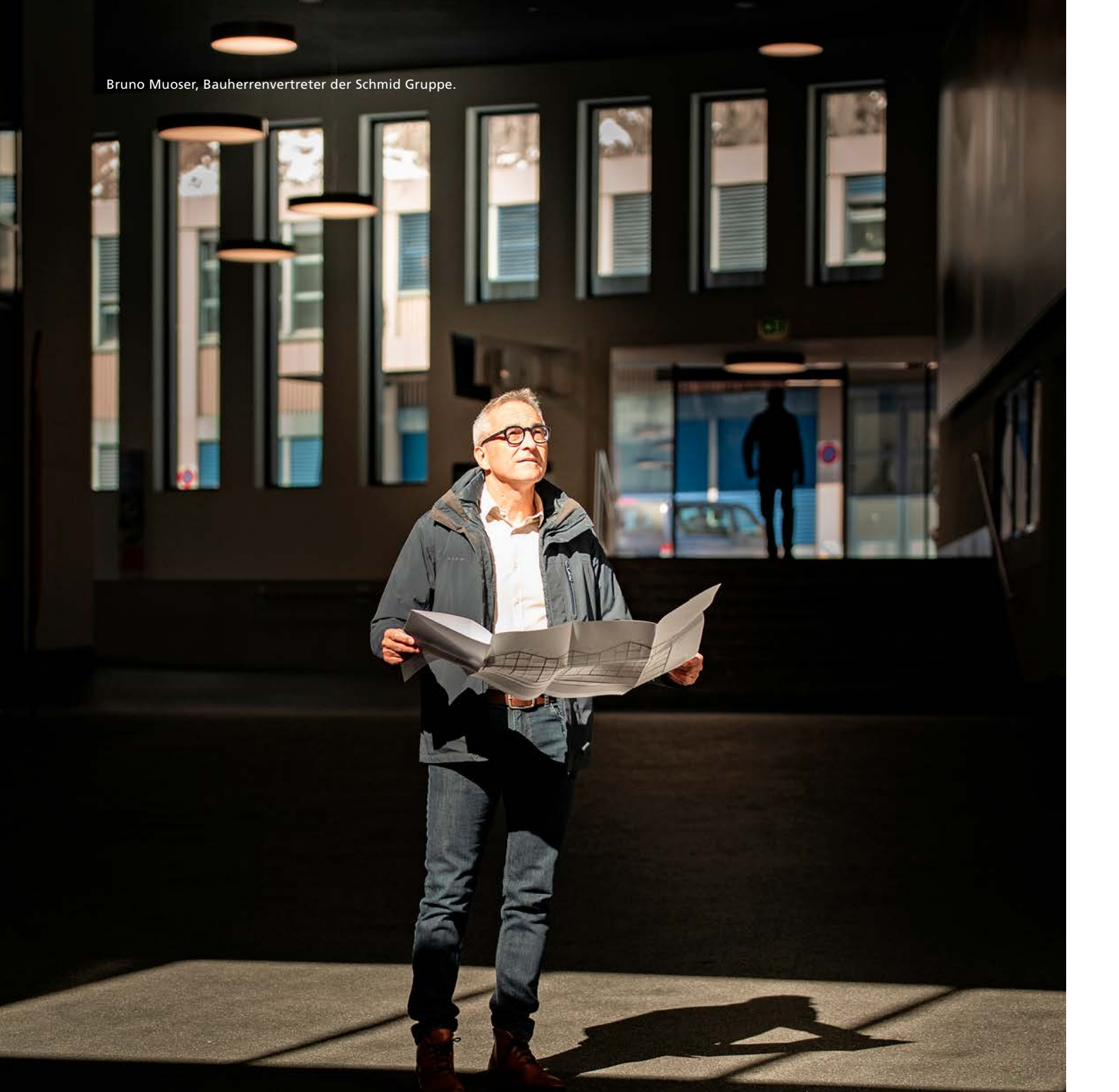
Bei puralpina entsteht nicht nur eine Salbe, sondern etwas, das bleibt – gewachsen aus Respekt vor der Natur, Sorgfalt im Handwerk und Liebe zu dieser Landschaft.

Mehr zu puralpina
und der
Murmeli-Kräutersalbe



puralpina.ch

Bruno Muoser, Bauherrenvertreter der Schmid Gruppe.



Andermatt Central

Mittendrin

Andermatt wächst – und mittendrin liegt der Bahnhof. Das Projekt Andermatt Central verbindet nicht nur altes und neues Dorf, es schafft auch Wohnraum für jene, die hier leben und arbeiten. Bruno Muoser, Bauherrenvertreter der Schmid Gruppe, über eine zweite Etappe, die mehr ist als ein Gebäude.

Wer heute in Andermatt aus dem Zug steigt, steht mitten in einer Geschichte, die noch nicht fertig erzählt ist. Auf der einen Seite das historische Dorf, auf der anderen Andermatt Reuss – das neue Quartier mit Hotels, Chalets und Geschäften, das in den letzten zwanzig Jahren aus dem Boden entstanden ist. Dazwischen: der Bahnhof. Und mit ihm das Andermatt Central.

«Man muss ja nur etwas verbinden, weil es zerschnitten ist», sagt Bruno Muoser. Als Bauherrenvertreter der Schmid Gruppe hat er gemeinsam mit der Matterhorn Gotthard Bahn das Central von Anfang an begleitet – durch Planung, Bau und Betrieb. Die Herausforderung war nicht nur architektonischer Natur. Es galt, unmittelbar neben laufendem Bahnbetrieb zu bauen, im Grundwasser, unter permanenter Sicherheitsaufsicht. «Der Fahrgast hat das kaum gemerkt», sagt er. «Aber es brauchte immer vorausschauendes Denken.»

66 Prozent Erstwohnungen

Das Ergebnis überzeugt nicht nur städtebaulich. Von den 58 Mietwohnungen im Central 1 sind heute 66 Prozent als Erstwohnungen belegt – Menschen, die hier wohnen, ihre Steuern zahlen, ihren Alltag leben. «Das hat uns überrascht, im besten Sinne», sagt Muoser. Obwohl das Projekt von der Zweitwohnungsinitiative ausgenommen wäre und auch ausschliesslich Ferienwohnungen möglich gewesen wären, entschied sich die Andermatt Central AG bewusst für Mietwohnungen. Das Resultat: eine Durchmischung aus Einzelpersonen, Familien, Mitarbeitenden – und einem Drittel Feriengästen.



Bruno Muoser studiert die Pläne für Central 2 – Baustart Herbst 2026.

«Der Bahnhof wird das sein, was die Ortsteile von Andermatt zusammenhält.»

Bruno Muoser

Central 2: 51 Wohnungen, kein Retail

Was ab Herbst 2026 entsteht, baut auf dieser Erfahrung auf. Central 2 wird 51 Wohnungen umfassen – 2,5- bis 3,5-Zimmerwohnungen – sowie rund 800 Quadratmeter Bürofläche. Ladenflächen sind bewusst keine geplant. Der Baustart ist im Herbst 2026, die Fertigstellung für Ende 2028 vorgesehen.

70 Prozent der Wohnungen müssen als Erstwohnungen vermietet werden

– eine Auflage der Gemeinde, der die Central AG zugestimmt hat. «Man hat aus der ersten Etappe gelernt, dass die Nachfrage da ist», sagt Muoser. «Das war ein Kompromiss, den man eingehen konnte.»

Beheizt wird das Gebäude über die Fernwärmeversorgung Göschenen, die auf Schnitzholz aus regionaler Produktion basiert. Betrieben wird es nahezu vollständig mit erneuerbarem Strom, das Gebäude ist Minergie zertifiziert.

Eine Brücke, die wächst

Wenn das Militärgelände des VBS dereinst freigegeben wird, könnte eine dritte Etappe folgen. Erst dann, sagt Muoser, werde das Central wirklich zum vollständigen Bindeglied – wenn die Lücke zwischen alt und neu sich schliesst, Schritt für Schritt.

«In zwanzig Jahren wird es immer noch alt und neu heissen», sagt er. «Aber der Bahnhof wird das sein, was die Ortsteile von Andermatt zusammenhält.»

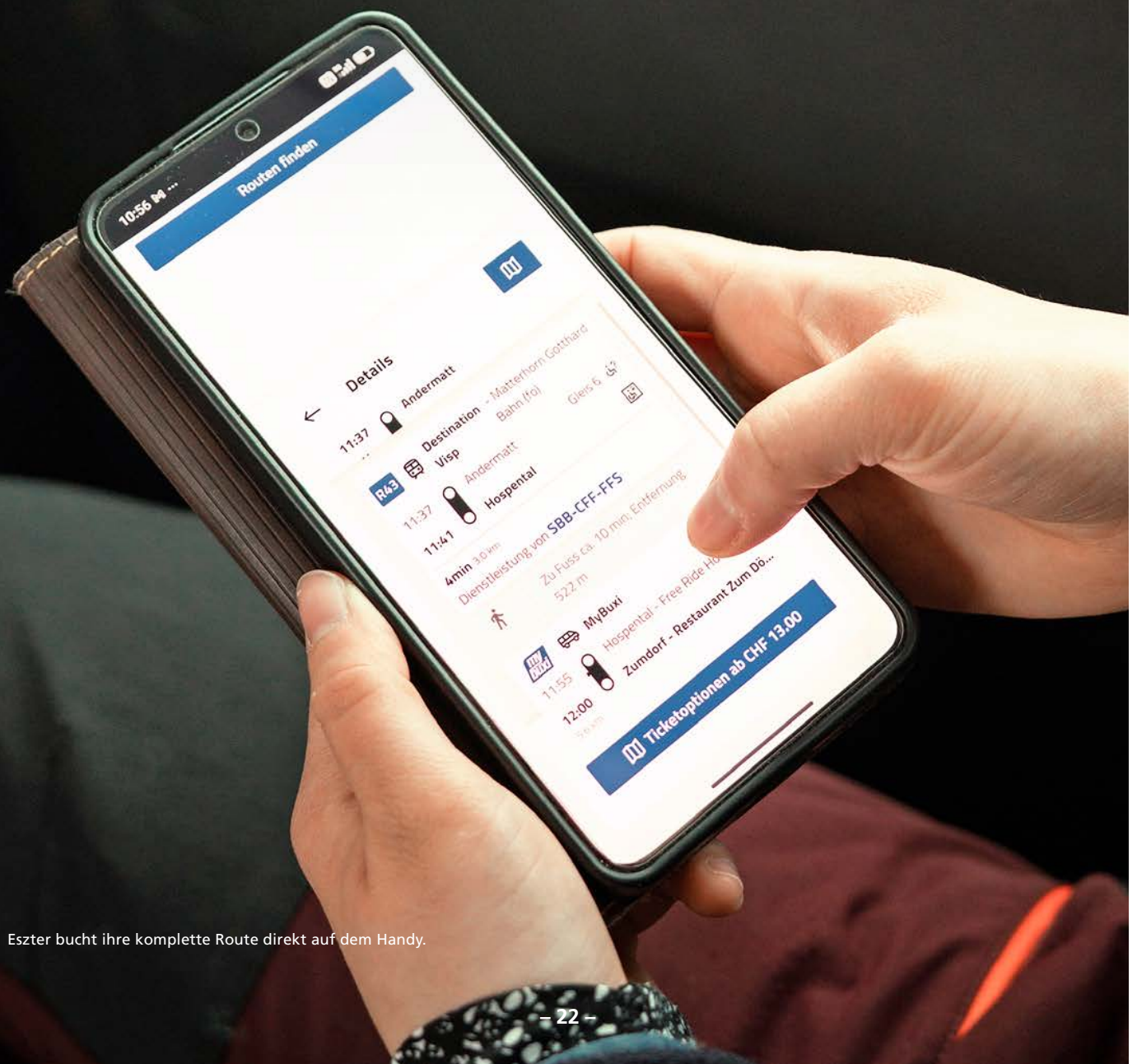
Andermatt Central im Überblick

| | Central 1 | Central 2 |
|--------------------|------------------------|------------------------------|
| Wohnungen | 58 Mietwohnungen | 51 Mietwohnungen |
| Gewerbefläche | 3100 m ² | ~800 m ² Büro |
| Erstwohnungsanteil | 66 % (effektiv) | 70 % (Auflage) |
| Fertigstellung | 2020 | Ende 2028 |
| Baustart | 2017 | Herbst 2026 |
| Heizung | Fernwärme Göschenen | Fernwärme Göschenen |
| Bauherren | BVZ Holding, Andermatt | Swiss Alps und Schmid Gruppe |

Ein Pionierprojekt der Gotthardregion

Wenn Mobilität nicht am Bahnhof endet

In der Gotthardregion hat sich der Verein Alpine Mobility einem Problem angenommen, das viele Bergregionen kennen: Der Zug fährt – aber die letzte Meile bleibt eine Herausforderung. Daniel Zumoberhaus vom Verein Alpine Mobility und Eszter Pula, Barista aus Göschenen, über ein neues Widget, das erstmals verbindet, was zusammengehört.



Eszter bucht ihre komplette Route direkt auf dem Handy.

Andermatt, Bahnhof, 9:15 Uhr. Eszter läuft die zehn Minuten vom Bahnhof zum Mundart Café, wo sie als Barista arbeitet. Sie kommt aus Göschenen – zehn Minuten mit dem Zug. Gestern hat sie das mybuxi genommen, den On-Demand-Kleinbus, der sie direkt vor die Tür bringt. Heute hat der Zeitplan besser zum Zug gepasst. «Ich schaue abends immer, was am besten passt», sagt sie. «Manchmal das mybuxi direkt bis zur Arbeit, manchmal der Zug und dann zu Fuss. Beides funktioniert.»

Was sie beschreibt, klingt selbstverständlich. Ist es aber nicht – zumindest noch nicht überall.

Drei Herausforderungen, ein Verein

Daniel Zumoberhaus vom Verein Alpine Mobility beschreibt, was den Anstoss gab: «Ich rede lieber von Herausforderungen als von Problemen – aber wir hatten hier drei davon.»

Die erste: Mitarbeitendenmobilität. Viele Angestellte der Hotellerie und Gastronomie pendeln täglich ins Urserntal – zu Zeiten, zu denen kein ÖV mehr fährt. «Morgens um fünf, nachts um zwei, drei, vier – insbesondere in der Hotellerie passiert das einfach.» Die zweite: Gäste, die Ziele erreichen wollen, die kein Fahrplan erschliesst. Und die dritte, vielleicht wichtigste: «Mobilität ist ein zentraler Schlüssel dafür, dass Junge sagen, ich bleibe hier. Wenn die Mobilität nicht stimmt, ist die Chance grösser, dass Leute abwandern.»

Der klassische ÖV reiche nicht aus – nicht wegen der Qualität, sondern wegen der Struktur: «Je peripherer, desto weniger angepasst. In Frequenz, in Betriebszeiten, in der letzten Meile.» 2021 gründeten Andermatt Swiss Alps und mybuxi deshalb den Verein Alpine

Mobility – bewusst als Verein, nicht als Unternehmen. «Wir wollten ein Konstrukt schaffen, das es ermöglicht, nachhaltige Mobilität neu zu denken und zusammen zu entwickeln», sagt Zumoberhaus. Die tiefe Eintrittshürde hat sich bewährt: Inzwischen gehören neben der Schweizerischen Südostbahn auch die MGBahn sowie mehrere Gemeinden des Urner Oberlandes zum Kreis der Partner.

Das Angebot, das der Verein seither aufgebaut hat, ist bewusst vielfältig: mybuxi fährt 365 Tage auf Abruf durch das Urserntal – morgens früh, abends spät, auch wenn der letzte Kurs der regulären Linie längst gefahren ist. Sponti-Car stellt elektrische Fahrzeuge für eigenständige Fahrten bereit, die weder Zug noch Velo abdecken. Sieben E-Bike-Stationen im Tal ergänzen das Angebot für kürzere Strecken. Was bisher fehlte: eine Möglichkeit, all das in einem Schritt zu planen und zu buchen.

Das Widget: eine Reise, eine Buchung

Genau das hat sich im Frühling 2026 geändert. Ein neues digitales Widget führt erstmals alle Verkehrsmittel in einer einzigen, durchgehend buchbaren Reisekette zusammen – von der Anreise mit der MGBahn bis zur letzten Meile im Urserntal.

Zumoberhaus erklärt es konkret: «Wer von Göschenen nach Zumdorf will, hatte bisher eigentlich nur das Auto als naheliegende Option. Künftig zeigt das Widget verschiedene Kombinationen: mybuxi nach Hospental, dann mit dem Velo weiterfahren – oder mit dem Zug nach Andermatt und dort auf das Sponti-Car umsteigen.» Zwei Kriterien stehen zur Wahl: Was ist das Schnellste? Was ist das Bequemste? Der Nutzer entscheidet.

Das Widget ist überall integrierbar – in die mybuxi-App, auf der Destinationswebsite, beim Hotel, beim Restaurant. «Wer in die Region reist, hat vom ersten Klick an eine durchgehende Mobilitätskette vor sich», sagt Zumoberhaus. Der Bahnhof Andermatt wird dabei zum eigentlichen Dreh- und Angelpunkt – wo Bahnverkehr und letzte Meile nahtlos ineinandergreifen.

Eszter hat das Widget bereits genutzt. «Es ist wirklich super», sagt sie. «Eine tolle Idee, wenn du wenig Zeit hast oder einfach spontan irgendwohin willst – du siehst sofort, wie du hinkommst.»

Leben ohne Auto – Wunschdenken oder Zukunft?

Pula besitzt einen grossen Van. Er steht auf dem Parkplatz. «Wir benutzen ihn eigentlich nie», sagt sie. «Für die Fahrt zurück nach Ungarn, sonst brauchen wir ihn nicht – er ist in den Bergen nicht praktisch genug.» Die Entscheidung, kein zweites Auto zu kaufen, war keine ideologische – es war schlicht unnötig.

Genau das ist, was Zumoberhaus sich erhofft: «Im Minimum sollte man ein zweites Auto ersetzen können. Für Junge vielleicht sogar das erste.» Ob das je vollständig gelingt, lässt er offen. «Ein kompletter Ersatz bleibt ein Stück weit Wunschdenken. Aber Wunschdenken, das vielleicht real werden könnte.»

Für Eszter ist die Frage längst beantwortet. Das Wohnen in Göschenen, die Ruhe, die günstigeren Mieten, das Abschalten nach der Arbeit – das alles hängt für sie daran, dass die Verbindung stimmt. Und sie stimmt. ▲



Daniel Zumoberhaus, Vorstandsmitglied von Alpine Mobility.



Eszter Pula, Barista aus Göschenen.

**Mehr zum Verein
Alpine Mobility**



alpine-mobility.ch

ALLES AUS EINER HAND: BERATUNG, LAYOUT, PRODUKTION -
PERSÖNLICH, PROFESSIONELL UND ZUVERLÄSSIG.

REGIONAL GEDRUCKT. NACHHALTIG GEDACHT.



VALMEDIA

Pomonastrasse 12 | 3930 Visp | T 027 948 30 03 | info@valmedia.ch | www.valmedia.ch

Wenn der Tag leiser wird

Es gibt Momente am Berg, die nur wenige erleben. Wenn die Sonne tiefer steht, die Wege ruhiger werden und das Licht die Landschaft in warme Töne taucht – dann entfaltet der Gornergrat seine vielleicht schönste Seite.

Ab 15:30 Uhr mit der Zahnradbahn nach oben, während andere bereits talwärts unterwegs sind. Das Panorama wirkt grosszügiger, die Farben intensiver. Und wenn die letzten Sonnenstrahlen den Gipfel des Matterhorns vergolden, lohnt sich das Warten.

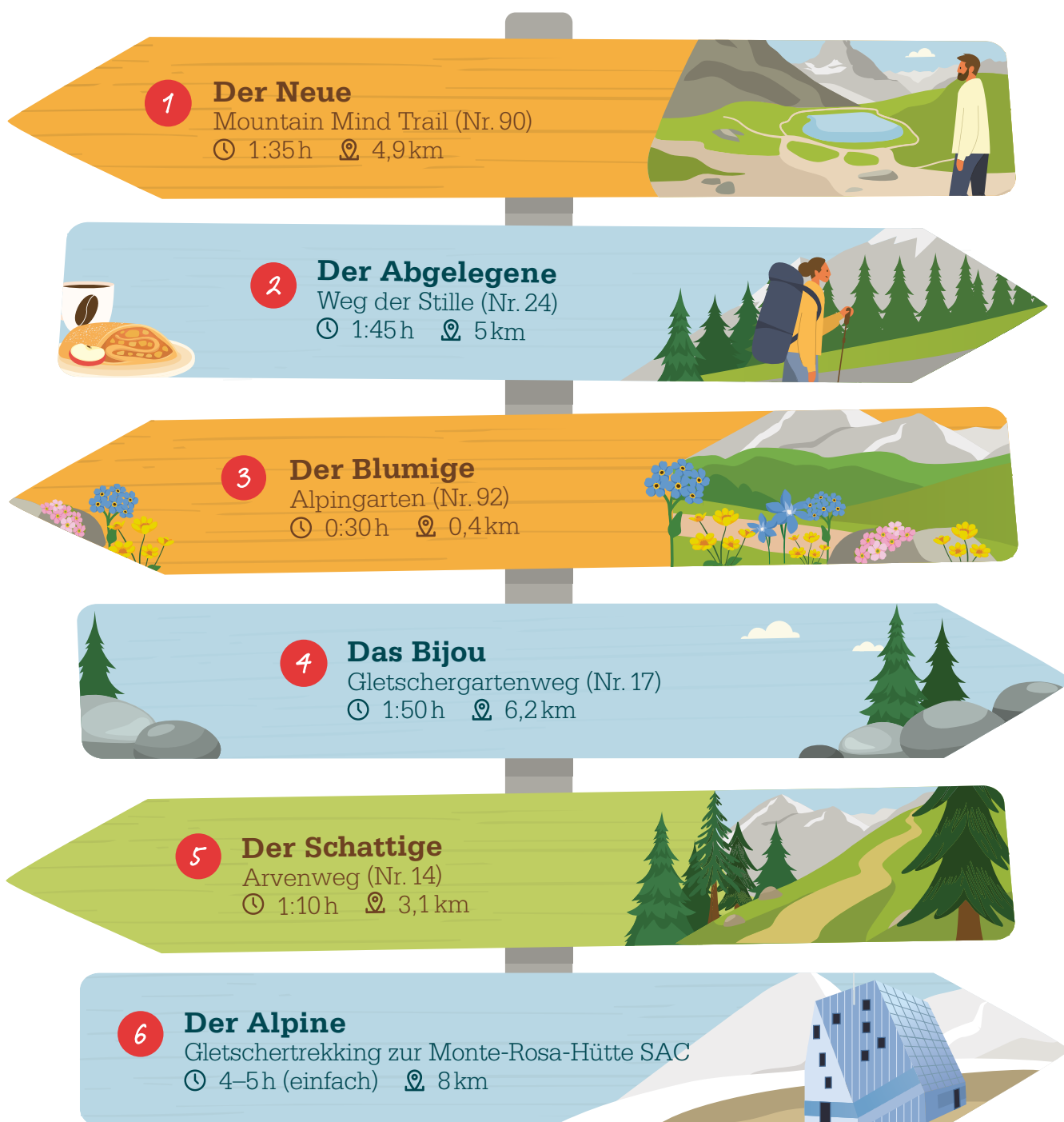
Ob Spaziergang auf dem Panoramaweg, ein Glas auf der Terrasse oder einfach ein stiller Blick ins Hochgebirge: Der Nachmittag am Gornergrat ist kein Programmpunkt – er ist ein Erlebnis. Das Afternoon Ticket kostet weniger als ein reguläres Retoureticket Zermatt–Gornergrat.

Gut zu wissen

| | |
|---------------------|--|
| Gültigkeit | 1. Mai bis 31. Oktober 2026 |
| Bergfahrt ab | 15:30 Uhr |
| Erhältlich | Webshop gornergrat.ch , SBB Mobile/Online |
| Typ | Retoureticket |
| Buchung | Bis spätestens einen Tag vorher |
| Hinweis | Nur für gewähltes Datum gültig. Nicht umtauschbar oder erstattbar. |

Wandern rund um den Gornergrat

Sechs Wege. Eine Bergwelt.



1 Der Neue
Mountain Mind Trail (Nr. 90)

Gut, genau genommen gibt es den Weg schon länger. Aber seit diesem Sommer ist der Mountain Mind Trail mit elf neuen Posten in Form von Steinmännchen mit Informationstafeln ausgestattet – Haltepunkte, die zum Innehalten und Lernen einladen. Vom Gornergrat vorbei am Riffelsee hinunter nach Riffelberg: Der Weg ist aussichtsreich, moderat steil und auch für Familien bestens geeignet. Mit etwas Glück kreuzen die Schwarznasenschafe den Weg.

2 Der Abgelegene
Weg der Stille (Nr. 24)

Wer echte Ruhe sucht, wird hier fündig. Der Weg führt vom Gornergrat zum Kellensee und durch felsiges Gelände am Ritzengrat vorbei nach Grünsee – wo man kaum einer Menschenseele begegnet, dafür vielleicht Gämse oder Steinbock. In der Grünsee Mountain Lodge wartet ein Apfelstrudel, der zum Hausrezept geworden ist. Wer den Weg umgekehrt geht, erlebt die Stille auf andere Art: Der steile Aufstieg sorgt dafür, dass man ohnehin kaum spricht.

3 Der Blumige
Alpingarten (Nr. 92)

Streng genommen ist der Alpingarten kein Wanderweg. Aber wer ihn übergeht, verpasst etwas. Direkt bei der Station Rotenboden wachsen jeden Sommer über 100 alpine Pflanzenarten – teils selten, alle sehenswert. Der Rundgang ist kurz, flach und auch für Nicht-Berggänger problemlos zu schaffen. Ein stilles Highlight für alle, die den Blick gerne nach unten richten.

4 Das Bijou
Gletschergartenweg (Nr. 17)

Hier spricht die Landschaft selbst. Der Weg von Riffelberg nach Furi führt durch Gelände, das einst unter mächtigem Gletschereis lag – abgeschliffene Felsbuckel und noch junge Lärchen erzählen davon. Die Aussichten auf das Matterhorn sind auf diesem Weg besonders eindrücklich, der Pfad selbst ist ein echter Geheimtipp. Am Ende: Picknickplätze und eine Hängebrücke, die den Abschluss setzt.

5 Der Schattige
Arvenweg (Nr. 14)

Wenn die Sonne brennt, ist dieser Weg die Antwort. Von der Station Riffelalp hinunter ins Dorf führt der Arvenweg durch ein Wildschutzgebiet, gesäumt von Lärchen und Arven, die bis zu 1000 Jahre alt sind. Wer leise geht, trifft vielleicht auf ein Reh. Wer laut geht, immerhin auf beeindruckende Bäume.

6 Der Alpine
Gletschertrekking zur Monte-Rosa-Hütte SAC

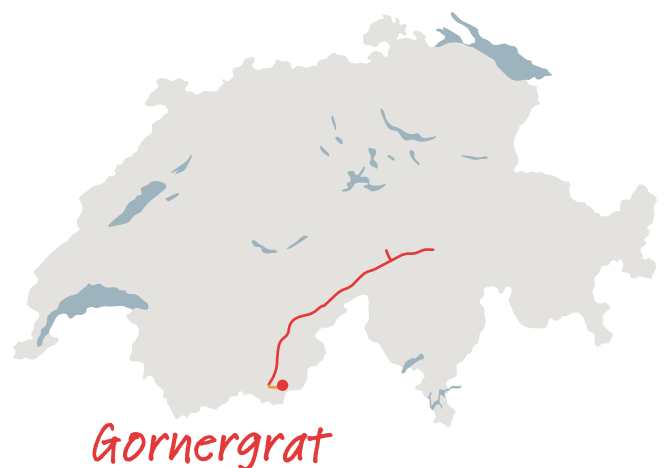
Die weiss-blau-weißen Markierungen sagen alles: Das hier ist kein normaler Wanderweg. Steigeisen, alpine Erfahrung und ein Besuch in der futuristischen Monte-Rosa-Hütte sind Pflicht. Belohnt wird man mit Sonnenauf- und -untergängen auf der Hüttenterrasse und dem seltenen Gefühl, mitten auf einem lebendigen Gletscher zu stehen. Das lokale Bergführerbüro ZERMATTERS führt die Tour und vermietet die nötige Ausrüstung – ideal für alle, die den Gletscher zum ersten Mal unter den Füßen spüren wollen.

Imposant, schweisstreibend, gemütlich: Die Wanderwege rund um den Gornergrat sind so verschieden wie die Menschen, die sie gehen. Was sie verbindet: die Bahn, die sie alle erschliesst – und eine Aussicht, die man so schnell nicht vergisst.

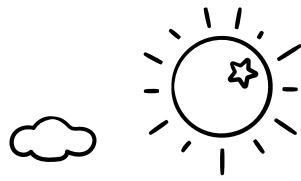


**Weitere Wanderwege
rund um den Gornergrat**

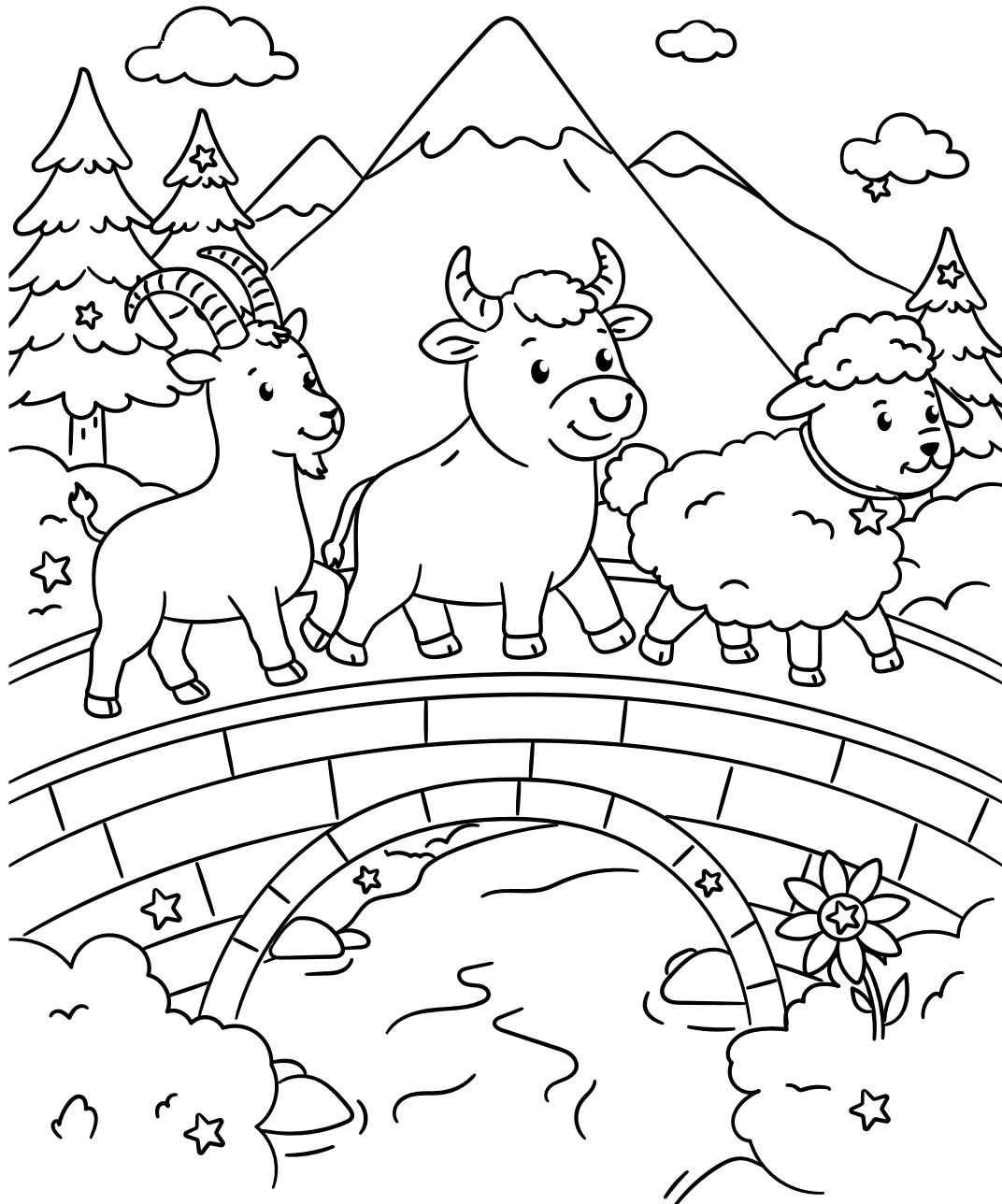
gornergrat.ch



Wanderung mit Sternensuche



Drei Freunde gehen gemeinsam auf Wanderung. Im Bild sind 13 Sterne versteckt, finde sie alle und male das Bild aus!



Hoch hinaus im Kanton Uri

Kleine Bahnen, grosse Abenteuer



Mit der Seilbahn Chilcherberge in 7 Minuten auf 1165 m ü. M. – Startpunkt des Silener Höhenwegs.

Foto: Uri Tourismus AG, ©Angel Sanchez

Mehr als dreissig Kleinseilbahnen erschliessen im Kanton Uri Alpen und Weiler, die sonst kaum jemand erreicht. Wer einsteigt, landet in einem Urnerland Uri, das die meisten Durchreisenden nie sehen.

Die Urner Kleinseilbahnen wurden nicht für Touristen gebaut. Sie entstanden als Lebensnerv einer dezentralen Berglandschaft – Versorgungsinfrastruktur für Alpen und Weiler, die ohne Strasse auskommen mussten. Diese Herkunft spürt man noch heute. Keine Warteschlangen, kein Trubel. Nur zwei kleine Kabinen, ein paar Seile – und oben eine Stille, die man so schnell nicht vergisst.

Im Schächental fügen sich vier Bahnen zu einem zusammenhängenden Höhenweg zusammen: Von Eggberge über Ruogig und Biel-Kinzig bis Ratzi führt die Route vom Klausenpass Richtung Flüelen – mit weiten Blicken ins Tal und kaum einer Menschenseele unterwegs.

Etwas weiter westlich liegt der Silener Höhenweg – eine der schönsten Kombinationen des Kantons. Die Luftseilbahn Chilcherberge bringt einen auf eine Aussichtsterrasse; von dort führt

der Weg über eine Hängebrücke im Schipfental nach Golzern, wo nach einer kurzen Wanderung der Golzernsee zur Rast einlädt. Die Luftseilbahn Bristen–Golzern ist nach einer Sanierung ab Frühsommer 2026 wieder in Betrieb. Im hinteren Schächental eröffnet die Seilbahn Ribi–Wannelen

den Weg zu Wanderungen mit Blick auf den Stäubenfall – und zur Alpbeizli, die man sich verdient hat. Wer es ruhiger angehen mag: Von Attinghausen bringt die Seilbahn Naturbegeisterte auf das Brüsti auf 1525 Meter, mit einem Panorama über den Urnersee, das sich einprägt.

Das Besondere an diesen Bahnen ist nicht nur, wohin sie führen. Sie geben einem das Gefühl, wirklich angekommen zu sein – abseits der grossen Routen, nah an dem, was Uri ausmacht. ▲



Silener Höhenweg zwischen Chilcherberge und Golzern – mit Blick ins Maderanertal.

Foto: Uri Tourismus AG, ©Angel Sanchez

ZUGehört

Jorge und Marcia arbeiten beide bei der MGBahn – er als Ranger-Lokführer, sie im Reinigungsteam. Zusammengefunden haben sie sich nicht durch die Arbeit. Aber die Bahn hat ihrer Familie geholfen, Brücken zu bauen – zwischen Menschen, Kulturen und einem Leben, das heute stärker verbunden ist als früher.

Jorge, du bist wegen Marcia zur MGBahn gekommen?

Jorge: Ja, genau. Sie war schon zwölf Jahre dabei, ich bin später nachgekommen. Sie hat mir gesagt, es sei gut hier – also habe ich es einfach mal probiert.

Marcia, wie bist du selbst zur MGBahn gekommen?

Marcia: Ich habe zuerst oben auf der Bettmeralp gearbeitet, zweieinhalb Jahre. Manchmal viermal am Tag rauf und runter – das geht irgendwann nicht mehr. Es ist zu viel Zeit weg von zu Hause. Ich habe mich beworben, wurde angerufen, bin zum Gespräch mit dem Chef, und dann war ich dabei. Jetzt bin ich seit zwölf Jahren hier.

Und Jorge, was hast du vorher gemacht?

Jorge: Ich war 28 Jahre lang auf der Bettmeralp – im Sommer als Dachdecker, im Winter am Skilift. Irgendwann hat Marcia gesagt, komm doch mal schauen, ob du auch bei der MGBahn arbeiten kannst. Ich habe es versucht und bin geblieben. Heute bin ich sehr zufrieden.

Vermisst du die Abwechslung von früher nicht?

Jorge: Am Anfang schon ein bisschen. Aber jetzt – nein. Die Stelle hier ist besser. Und die Zeit, die ich gewonnen habe, ist es wert.

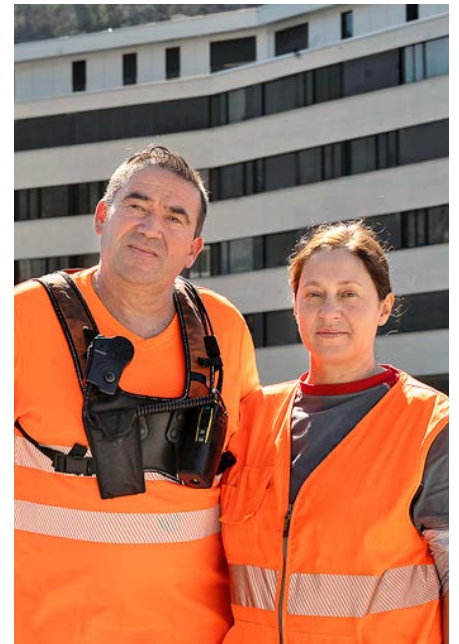
Ihr arbeitet zusammen, wohnt zusammen. Verändert das eine Beziehung?

Marcia: Wir sehen uns jetzt viel öfter als früher. Er arbeitete damals zwei Stunden von zu Hause entfernt. Manchmal haben wir sogar dieselbe Schicht und begegnen uns im Depot. Das ist schön.

Jorge: Früher war ich zwölf Stunden weg – Montag bis Freitag hatte ich die Familie eigentlich nur am Wochenende. Jetzt bin ich fünf Minuten von zu Hause entfernt. Das verändert alles.

Redet ihr abends noch über die Arbeit?

Marcia: Manchmal. Aber viel weniger als am Anfang. Am Anfang hat er noch viel gefragt, weil er neu war und ich mehr kannte. Jetzt lassen wir die Arbeit meistens bei der Arbeit.



Ihr habt auch eine Tochter.

Marcia: Sie ist im Februar neun geworden. Früher, als Jorge so weit weg gearbeitet hat, war er abends kaum noch da – und sie schlief bald. Jetzt haben wir wirklich Zeit als Familie. Wir haben auch manchmal gemeinsam frei, das klappt gut mit den Schichten.

Das Thema dieses Magazins ist Brücken bauen – Verbindungen schaffen, von einer Seite zur anderen. Hat die MGBahn für euch als Familie eine Brücke gebaut?

Jorge: Tausend Prozent. Vorher hatte ich nur die Wochenenden. Jetzt haben wir wirklich Zeit füreinander – als Paar, als Familie.

Marcia: Die Bahn hat uns nähergebracht. Das war nicht geplant, aber so ist es gekommen. Und ich bin froh darüber. ▲

IMPRESSUM

Herausgeber Matterhorn Gotthard Bahn, Gornergrat Bahn
Verantwortlich Christian Bürgi, Marketingkommunikation
Bahnhofplatz 7, 3900 Brig, kommunikation@mgbahn.ch
Fotos Matterhorn Gotthard Bahn und zvg diverse
Erscheinungsweise 2 Mal pro Jahr
Konzept, Layout und Redaktion ATTITUDE – www.attitude.swiss
Druck Valmedia AG – www.valmedia.ch, umweltfreundlich und im Wallis gedruckt
Papier Image Impact, FSC

Gewährleistungs- und Haftungsausschluss

Alle Informationen in dieser Ausgabe wurden sorgfältig geprüft und dienen ausschliesslich Informationszwecken. Die Herausgeberin übernimmt keine Garantie für Vollständigkeit, Richtigkeit und Aktualität von Informationen journalistisch-redaktioneller Art.

© Herausgeber. Nachdruck oder sonstige Wiedergabe nur mit schriftlicher Genehmigung gestattet.



RAUMART

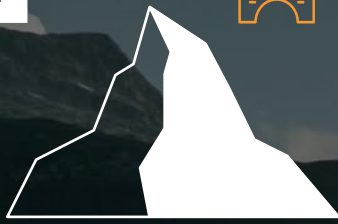
**DA WO
DU ZUHAUSE
BIST.**



RAUMART
MÖBEL ZUM LEBEN

172

Brücken überquert die MGBahn zwischen Zermatt und Disentis. Im Schnitt eine alle 0,8 Kilometer.



5 Brücken führt die Gornergrat Bahn auf 9,3 Kilometern. Die längste:



93 Meter Länge misst die Findelbachbrücke der Gornergrat Bahn, das entspricht fast zwei olympischen Schwimmbecken.



ZERMATT



1926

fuhr der erste Zug von Brig nach Disentis – über Brücken, die zum Teil noch heute dieselben sind.



BRIG



2x

pro Jahr wird die Steffenbachbrücke auf der historischen Furka-Bergstrecke ab- und wieder aufgebaut – seit 1926, zum Schutz vor Lawinen.



8

Stockwerke hoch ist das Bugnei-Viadukt bei Sedrun. 24 Meter Naturstein, seit 100 Jahren in Betrieb.

DISENTIS