

# EINFACH RETOUR



## FIT FÜR DIE SPITZE

KUNDENMAGAZIN

**1/16**

 **matterhorn  
gotthard bahn**

**gornergrat**  **bahn**  
the matterhorn railway

**GLACIER**   
**EXPRESS**  
St. Moritz / Davos - Zermatt

# INHALT



Frauenpower  
am Gornergrat



Gornergrat Guides



125 Jahre  
Bahnstrecke Visp–Zermatt



Roger Ritz  
will auf den Riffelberg



Josef Küttel im Interview: «Der  
Halbstundentakt ist ein Pluspunkt»



Ein Gornergrat  
für die Rocky Mountains



Stadler Rail und Matterhorn Gott-  
hard Bahn: ein Duo mit Zugkraft



13 Antworten  
von André Lüthi

## IMPRESSUM

**Herausgeber:**  
Matterhorn Gotthard Bahn  
Gornergrat Bahn

**Verantwortlich:**  
Jan Bärwalde,  
Leiter Unternehmenskommunikation

**Adresse:**  
Bahnhofplatz 7, 3900 Brig

**Redaktion:**  
Jan Bärwalde  
Helge von Giese  
Jeanine Köchli  
Susanne Perren (Redaktionsleitung)

**Fotos:**  
David Bumann  
Bernhard Lochmatter  
Matterhorn Gotthard Bahn

**Erscheinungsweise:**  
2-mal jährlich

**Auflage:**  
38430 Exemplare

**Grafik / Layout:**  
Metaloop AG  
Kehrstrasse 12, 3904 Naters

**Druck:**  
Valmedia AG,  
Kantonsstrasse 55, 3930 Visp

© **Herausgeber:**  
Nachdruck oder sonstige  
Wiedergabe nur mit  
schriftlicher Bewilligung gestattet.

**Titelbild:**  
Riffelsee unterhalb Rotenboden –  
mit überwältigendem Blick  
auf das Matterhorn.

# EDITORIAL

einfach retour | 01 / 2016

**U**nser Unternehmensmagazin hat sich weiter entwickelt. Das gilt sowohl für die frischere Gestaltung als auch für den Inhalt. Zukünftig nehmen wir Sie in jeder Ausgabe mit auf eine kleine Reise. Neu fokussiert das «einfach retour» ein Thema, das sich durch die ganze Zeitung zieht. Als touristisches Bahnunternehmen ist es naheliegend, dass die Rubriken Namen mit Reisebezug tragen wie zum Beispiel «Erfahren», «Erleben» oder «Fensterplatz».



Fernando Lehner

Die erste «Fahrt» mit dem neu gestalteten Magazin führt auf den Gornergrat. Steigen Sie ein, wenn es heisst «Fit für die Spitze». «Erfahren» Sie von den ersten beiden Lokführerinnen bei der Gornergrat Bahn mehr über die Faszination ihres Jobs im Führerstand. Mehr «erfahren» lässt sich zudem auf einer Tour entlang seltener alpiner Flora am Gornergrat und wir laden Sie auf eine Entdeckungstour in die Geheimnisse des naturnahen Erlebnisbergs ein. Ein besonderer Höhepunkt in diesem Sommer ist einmal mehr der Gornergrat Zermatt Marathon. In der Rubrik «Erleben» schildert ein Teilnehmer, wie er sich auf diese Herausforderung am Fusse des schönsten Bergs der Welt vorbereitet.

Als «Stammgast» begrüssen wir Josef Küttel, Mitglied des Verwaltungsrates der BLS AG und regelmässig mit unserer Bahn von seinem Wohnsitz in Luzern zu seiner Ferienwohnung in Zermatt unterwegs. Er erzählt, warum er die Zugfahrt dem Auto vorzieht und warum er sich immer besonders über einen Halt in Kalpetran freut. Den «Fensterplatz» besetzt Daniel Oswald, Schweizer Generalkonsul in Salt Lake City, der über die Ambitionen im US-Bundestaat Utah berichtet, eine Bergbahn zu bauen.

Viel Freude bei der «Fahrt» mit der aktuellen Ausgabe von «einfach retour».



Ihr Fernando Lehner

Vorsitzender der Geschäftsleitung

Matterhorn Gotthard Bahn und Gornergrat Bahn

TEXT: Jan Bärwalde

# FRAUENPOWER AM GORNERGRAT

Chantal Fux und Jolanda Lorenzi stehen bei der Gornegrat Bahn (GGB) momentan besonders im Fokus – sie sind die ersten beiden Lokführerinnen bei der GGB.



Es ist ein schöner Tag im Februar – die Sonne strahlt über Zermatt, Benno Kalbermatter, der Leiter Zugteam und Kundenlenkung Mattertal strahlt ob seiner beiden neuen Teammitglieder im Führerstand und ein ganz spezielles Strahlen liegt auf Chantals Gesicht: Nach der erfolgreich bestanden praktischen Prüfung am Vormittag ist sie nun ganz offiziell die erste Lokführerin bei der Gornegrat Bahn. «Die ganze Anspannung ist weg. Jetzt genieße ich einfach den Moment und freue mich, dass ich es geschafft habe.» Sie hat allen Grund zufrieden zu sein. Wie es der Zufall wollte, war ausgerechnet ihre Prüfungsfahrt am Morgen von einer technischen Störung betroffen. «Chantal hat das aber souverän gemeistert», sagt Benno Kalbermatter. Einen gewissen Stolz in seiner Stimme kann er dabei nicht ganz verbergen.

Die beiden GGB Lokführerinnen an ihrem Arbeitsplatz



### Wenn das Schicksal winkt...

Das gilt auch für Jolanda, die ebenso über das ganze Gesicht strahlt, wenn sie über ihre Ausbildung spricht: «Ein Kindheitstraum wird wahr. Schon als kleines Mädchen wollte ich unbedingt Lokführerin werden.» Jetzt ist sie nur noch ein ganz kleines Stück davon entfernt. Wenn alles so läuft wie geplant, wird sie im Juli die rund acht bis neun Monate dauernde Ausbildung beenden und die beiden Lizenzen für den Shuttlebetrieb Täsch–Zermatt und die Gornergrat Bahn in der Tasche haben. Dass es überhaupt so weit

### «JEDER FÜHRERSTAND IST ANDERS.»

Jolanda Lorenzi

gekommen ist, hat sie wiederum ein Stück weit Chantal zu verdanken. Als Jolanda vor einigen Monaten nach einem längeren Auslandsaufenthalt in ihre Wahl-

heimat Zermatt zurückkehrte, sah sie im Shuttle von Täsch auf einmal eine langhaarige Person im Führerstand – Chantal. «Mein erster Gedanke war, oh, die beschäftigen ja auch Frauen als Lokführer. Das ist ja klasse», berichtet

die Aargauerin. Als sie kurz später noch das passende Stelleninserat las, war das ein deutlicher Wink des Schicksals. «Einen Anruf bei Benno und dann stand mein Entschluss fest: Ich bewerbe mich als Lokführerin.»

Bei der aus St. Niklaus stammenden Chantal ist diese Entscheidung etwas länger gereift. Früher hat sie einmal im Kiosk am Gornergrat gearbeitet und kam so auch regelmässig mit den Lokführern in Kontakt. «Immer wieder haben sie mich aufgefordert, ich solle mich doch einfach mal bewerben, die Gornergrat Bahn wolle schon lange eine Frau im Führerstand», erzählt sie. Bevor es tatsächlich so weit kam, unternahm sie aber zunächst noch einen mehrjährigen Abstecher als Flight Attendant in Zürich. ▶



Ein Trio für den Berg:  
Jolanda Lorenzi, Benno Kalbermatter, Chantal Fux.

### Personalbestand BVZ Konzern nach Geschlecht

#### Anzahl vollzeitbeschäftigte Mitarbeitende 2015

	Total	Anteil
Männer	533	86%
Frauen	88	14%
Total	621	100%

#### Davon Lokführer/innen

	Total	Anteil
Männer	131	98%
Frauen	3	2%
Total	134	100%

### Fahrzeuge mit Charakter

Jetzt teilen beide Frauen die Faszination für die Eisenbahn: Technik, Verantwortung, der Austausch mit den Gästen, jeden Tag neue Herausforderungen und nicht zuletzt die einzigartige Natur rund um ihren Arbeitsplatz bilden zusammen ein wunderbares und anspruchsvolles Tätigkeitsfeld. «Das steuern des Zuges macht einfach Spass», so Chantal. Und Jolanda ergänzt: «Jeder Führerstand ist ein bisschen anders, jedes Fahrzeug hat seinen ganz eigenen Charakter.»



Vom Flugzeug in den Führerstand der Gornergrat Bahn: Chantal Fux.

Benno freut sich über die Begeisterung der beiden jungen Damen und sieht sich in seiner Einschätzung bestätigt: «Beim Vorstellungsgespräch spürt man sehr schnell, wer für den Führerstand geeignet ist und die dafür notwendige Charakterstärke mitbringt.» Neben dem formalen Kriterium einer abgeschlossenen drei-jährigen Berufslehre sind der regionale Bezug zum Job, Offenheit für den Kundenkontakt und Team-

fähigkeit besonders wichtige Eigenschaften, die Bewerber mitbringen sollten. Dass letzteres eine hohe Aufmerksamkeit geniesst, haben auch Chantal und Jolanda in ihrer noch kurzen Zeit bei der GGB schon oft erleben können: «Hier hilft jeder jedem», sagen sie beide und verabschieden sich dann zum Aperó – Chantals bestandene Prüfung will gebührend gefeiert werden.

## TIPP

Jolanda Lorenzi zieht es auch in ihrer Freizeit oft ins Gebiet vom Gornergrat. Zwei Tipps der Kennerin:



### RIFFELSEE

Nach einem zehnmütigen Fussmarsch von den Station Rotenboden (unterhalb des Gornergrats) erreicht man den Riffelsee, in welchem sich die Ostwand des Matterhorn spiegelt. Ohnehin ist die Aussicht an diesem Punkt grossartig.

### VERLORENES TAL

Vom Grünsee Richtung Findelgletscher versteckt sich hinter zwei Seitenmoränen das «verlorene Tal». Hier, an der Grenze zwischen grüner Bergwelt und ewigem Eis scheint die Zeit seit Jahrtausenden still zu stehen. Mitten im 250 Meter langen Tal sprudelt ein Bächlein hervor, das in S-Kurven dahinplätschert. Es gibt keine Wegweiser dorthin, aber die Einheimischen wissen Bescheid und gute Kartenleser finden es auch so.

# GORNERGRAT GUIDE

Lara Tenisch, 20, hat ihren Traum-Sommerjob gefunden. Als Gornergrat Guide erklärt sie den Gästen Fauna, Flora, sie erläutert die Geschichte und gibt Ausflugstipps.



### Lara Tenisch, weshalb sind Sie als Gornergrat Guide unterwegs?

Ich liebe es, in der Natur unterwegs zu sein und den Gästen unsere Heimat und unsere Kultur zu vermitteln.

### Wie stark sind Sie ausgebucht?

Tickets für eine Führung sind spontan und bequem an den Gornergrat Bahn-Schaltern erhältlich. Deshalb wissen wir keinen Tag, was auf uns zukommt. Ich selber führe auf Deutsch, Englisch und Französisch. Einige Kollegen bieten auch Führungen auf Italienisch oder Japanisch an.

### Ihre staunenswerteste Begegnung?

Vor meinem Job-Antritt im letzten Sommer bereiste ich Schottland und Irland. An einem schönen Sommertag schrieb sich ein Schottisches Paar bei mir ein. Wir haben nach der Führung lange über meine Reise diskutiert. Solche Begegnungen beglücken.

Die Gornergrat Guides geben im Juni und September an den Wochenenden, im Juli und August täglich von 11 Uhr bis 15 Uhr auf dem Gornergrat Auskunft. Anmeldungen bei der Gornergrat Bahn.

Eine Führung kostet 7 Franken (pro Person). Kinder bis 16 Jahre sind gratis.

# 125 JAHRE BAHNSTRECKE VISP–ZERMATT

Nach der Erstbesteigung durch den Briten Edward Whymper im Jahre 1865 erfreute sich das 4478 m hohe Matterhorn einer zunehmenden Beliebtheit. Zermatt war nur zu Fuss erreichbar und das Bedürfnis nach einer Bahnverbindung wuchs.



Ein «Krokodil» bei Zermatt

Blumenmädchen in schönsten Sonntagskleidern und Frauen in Trachten strömten am 18. Juli 1891 auf das Bahnhofsareal von St. Niklaus. Ihre Männer, auch sie in jenen Hosen, die am wenigsten zerlumpt waren, bekräftigten im Hintergrund, es sei dies ein grosser Moment. Tous St. Niklaus, das waren damals rund 230 Leute, drängten auf den schmalen Bahnsteig. Auch an den andern Bahnhöfen des Mattertales spielten sich ähnliche Szenen ab.

## In drei Jahren gebaut

Ein Kilogramm Brot kostet gerade mal 5 Rappen, ein Kilogramm Zucker 30 Rappen und jetzt das! Eine technische Meisterleistung besiegte den Raum. Als bald würde die erste Eisenbahn schnaubend den Stägjitschuggen hochfahren.

Im Jahre 1888 wurde mit dem Bau der meter-spurigen Visp-Zermatt-Bahn begonnen. Drei Jahre später, am 18. Juli 1891, wurde die 36 Kilometer lange Strecke zwischen Visp und Zermatt eröffnet.



## Grossartige Jubiläumsfeier

125 Jahre später wird am Jubiläumstag selbst, dem 18. Juli 2016, eine an allen Haushalte verteilte Nostalgie-Zeitung einen Einblick in die ereignisreiche Geschichte der Bahnstrecke geben, bevor am Freitag, dem 22. Juli 2016, das Jubiläum gebührend gefeiert wird.

Nach den offiziellen Ansprachen am Vormittag ist viel Unterhaltung für das Publikum angesagt: Auf der Matterhorn Plaza vor dem Grand Hotel Zermatterhof erreicht das bunte Musikprogramm seinen Höhepunkt mit einem Auftritt des Alpentainer Trauffer um 19.30 Uhr.

## VIEL ERLEBEN

Mit diesen Ausflügen der Gornergrat Bahn macht der Sommer am Gornergrat noch mehr Spass.

### GORNERGRAT-GOURMETTICKET



#### Für Gourmet-Wanderer:

- Apéro Riche im 3100 Kulmhotel Gornergrat
- 3-Gang-Menü im Hotel Riffelhaus
- Dessert und Kaffee in der Alphitta, Riffelalp

Täglich vom 18.06.2016 bis 30.09.2016  
von 09.00 – 17.00 h

#### Reservation:

3100 Kulmhotel Gornergrat, Tel 027 966 64 00

[www.gornergrat.ch](http://www.gornergrat.ch)

### SONNENAUFANGSAFARTEN



#### Für Sonnenanbeter:

Nach dem Sonnenaufgang erwartet die Gäste ein Frühstücksbuffet im 3100 Kulmhotel Gornergrat.

Jeden Donnerstag vom 07.07. – 25.08.

[www.gornergrat.ch](http://www.gornergrat.ch)

### SUNSET DINNER



Für Bergsommer-Fans: In goldenem Gelb schimmern die 29 Viertausender bevor es im 3100 Kulmhotel Gornergrat zum Verwöhn-Dinner geht.

Jeden Mittwoch vom 06.07. – 24.08.2016

#### Reservation:

3100 Kulmhotel Gornergrat, Tel 027 966 64 00

[www.gornergrat.ch](http://www.gornergrat.ch)

**TEXT:** Helge von Giese

# ROGER RITZ WILL AUF DEN RIFFELBERG

Fast 300 Mitarbeiter der Lonza sind im Lauffieber und bereiten sich auf ihren ersten Berglauf vor. Roger Ritz ist einer von ihnen.



Für Roger Ritz wird der Gornergrat Zermatt Marathon eine Premiere sein.

Um 8 Uhr morgens bittet er zum Interview. Es geht um seine bevorstehende Teilnahme am Marathon: Roger Ritz, Leiter Operations MZA ISO und verantwortlich für eine Vielzahl von Produktionsbetrieben der Lonza in Visp. Ist er ein Ironman? Einer dieser durchgeknallten Manager, die ihre beruflichen Höchstleistungen auch noch mit Plätzen auf einem Siegerpodest krönen müssen? «Um 8 Uhr bin ich das erste Mal müde», sagt Roger Ritz. Er sei meist schon um 6.30 Uhr am Arbeitsplatz, hätte schliesslich eine Menge auf die Reihe zu kriegen. Die Familie möchte auch etwas von ihm haben.

### Lonza macht fit

Hinter seinem Schreibtisch hängt der Trainingsplan, den die Trainer des Gornergrat Zermatt Marathons an die Teilnehmer des «Lonza macht dich fit»-Programms ausgehändigt haben. Die Lonza Group AG, mit Sitz in Basel und Visp, sind mit dem Gornergrat Zermatt Marathon eine Sport-Partnerschaft eingegangen. Gegen 300 Angestellte, rund 10 Prozent

### «UM 8 UHR BIN ICH DAS ERSTE MAL MÜDE»

der Belegschaft, darunter viele Lauf-Anfänger, trainieren seit neun Monaten für die Teilnahme. Vier Mal in der Woche sollte jetzt trainiert werden, auch im Gelände.

Letztes Wochenende hatte sich Roger Ritz für «20 Kilometer Lausanne» angemeldet. Er nahm nicht teil. «Da ist mir geschäftlich was dazwischen gekommen. Ich kann auch mal was sausen lassen und muss laufen, wenn ich Zeit habe. Reichen tut es mir zwischen ein und vier Mal in der Woche.»

Der Gornergrat Zermatt Marathon soll Roger Ritz' erster Marathon werden. Musste es denn gleich ein Marathon sein? Die meisten Teilnehmer des Programms absolvieren einen Halbmarathon. «Ich hänge die Latte gerne hoch. Wenn ich mich nur für den Halbmarathon angemeldet hätte, würde ich mir heute noch sagen, jaja, das reicht dann schon,



Die Laufschuhe wurden zu seinen täglichen Begleitern.





Das Training im Gelände macht den Kopf frei.

## DAS ZIEL FÜR SEINEN ERSTEN MARATHON? «EIN TOLLES ERLEBNIS HABEN. MEINE GRENZEN KENNENLERNEN. DURCHS ZIEL KOMMEN.»

und würde nicht so dran sein am Trainingsplan.» Ein Laufanfänger ist Roger Ritz nicht, aber wo er früher nur Quartalsläufer war, suchte er mit den steigenden Anforderungen im Job eine effektive Art des Ausgleichs: «Deswegen schätze ich das Laufen: Nirgendwo sonst kommt man so schnell in Bewegung. Ich will etwas machen, um fit zu bleiben, um die Balance zwischen kopflastigem Job und körperlicher Fitness zu halten.» Das Ziel für seinen ersten Marathon? «Ein tolles Erlebnis haben. Meine Grenzen kennenlernen. Durchs Ziel kommen.»

### Gornergrat Zermatt Marathon



Am 2. Juli 2016 startet um 8.30 Uhr in St. Niklaus mit der 15. Ausgabe des Gornergrat Zermatt Marathons der wohl schönste Berg-Marathon der Schweizer Alpen. In den Disziplinen Halbmarathon, Marathon, Ultra Marathon und Staffel-Marathon überwinden gegen 2700 Läuferinnen und Läufer die klassischen Streckendistanzen

in herausfordernden 600, 1944 und 2458 Höhenmetern – mit Blick auf das Matterhorn.

Der Halbmarathon beginnt in Zermatt und endet, wie der Marathon, auf dem Riffelberg – der Ultra Marathon auf dem Gornergrat. Neu ist die Sport-Partnerschaft des Gornergrat Zermatt Marathons mit der Lonza Group AG, einem Chemie- und Pharmakonzern mit Sitz in Basel und Visp. Gegen 300 Angestellte, rund 10 Prozent der Belegschaft, darunter viele Lauf-Anfänger, trainieren seit neun Monaten für die Teilnahme.

[www.zermattmarathon.ch](http://www.zermattmarathon.ch)

## INTERVIEW



**Andrea Schneider, Geschäftsführerin des Gornergrat Zermatt Marathons, über erste Schritte, motivierende Freunde und den letzten Kilometer ihres ersten Berg-Halbmarathons.**

### ZU WISSEN, WO MAN WIRKLICH STEHT

**Frau Schneider, wie viele Läuferinnen und Läufer kommen beim Gornergrat Zermatt Marathon überhaupt ins Ziel?**

Fast alle. 2014 haben nur 2,4 Prozent das Ziel nicht erreicht. Im Jahr 2015 waren es knapp 4 Prozent.

**Und wie viele gehen trotz Anmeldung gar nicht erst an den Start?**

Gut 10 Prozent.

**Wann sollte ein blutiger Laufanfänger spätestens anfangen zu trainieren?**

Da reichen neun Monate. Das haben wir auch in den Trainingsplänen ausgegeben.

**Die ersten Laufschnitte sind die schwersten. Worauf sollte man achten?**

Ganz langsam beginnen. Aber stetig. Irgendwann überwiegt das gute Gefühl. Das schöne Gefühl hinterher, unter der Dusche, der Stolz, wieder losgelaufen zu sein – das kann man sich immer wieder zurückholen.

**Wie bleibt man am Ball – beim Training und auch während des Rennens?**

Es hilft enorm, wenn man sich zum Trainieren in Laufgruppen trifft. Während des Rennens motiviert, wenn ich weiss, dass meine Freunde, meine Familie oder auch mein Arbeitgeber an der Strecke stehen. Da gibst du nicht so schnell auf.

**Haben Sie selbst die Motivation eines Rennens gebraucht, um mit dem Laufen anzufangen?**

Absolut. Bei meinem ersten Berg-Halbmarathon war viel Euphorie dabei, aber auch Ernüchterung. Ich fand mich top trainiert und dachte, ich mach' es locker, hatte unterwegs allerdings kaum gegessen und getrunken. Es ging, aber auf dem letzten Kilometer hat es mich dermassen zerrissen, dass ich für den noch anderthalb Stunden brauchte.

**Auf allen Vieren?**

So ungefähr. Ich dachte: «So, das war also dein Leben. Du siehst deine Kinder nie wieder. Ich sterbe.» Ein klassischer Hungerast. Das gehört auch dazu: Die Erfahrung, dass es sich im Rennen anders anfühlt, obwohl man sich fit fühlt. Es ist die Erfahrung zu wissen, wo man wirklich steht.

TEXT: Susanne Perren

# «DER HALBSTUNDENTAKT IST EIN PLUSPUNKT»

Josef Küttel fährt bevorzugt im Panoramawagen nach Zermatt. Der Bahnprofi, er war im internationalen Transportgeschäft tätig, spricht illuster über Partnerschaften, die Anbindung der Westschweiz und über den Halt in Kalpetran.



Josef Küttel schätzt alle Jahreszeiten in Zermatt.

**«DIE FAHRTZEIT IST GLEICH LANG, MIT DEM AUTO EHER LÄNGER UND ES IST KRÄFTEZEHRENDER, UM DAS MAL SO ZU SAGEN. EINE ZUGFAHRT IST VIEL ENTSPANNTER.»**



Die Anreise mit der Bahn ist für den Bahnprofi ein erholsames Vergnügen.

**Josef Küttel, Sie wohnen in Luzern und verbringen etliche Wochen in Zermatt. Reisen Sie konsequent mit der Bahn an?**

Wir haben die Wohnung seit 2009, hatten aber schon acht Jahre zuvor eine Mietwohnung dort. Von der Westschweiz aus, wo wir früher wohnten, fuhren wir ausschliesslich mit Auto nach Zermatt. Letztes Jahr sind wir nach Luzern gezügelt. Von dort nehmen wir höchstens einmal pro Jahr das Auto – etwa wenn ein Transport ansteht. Die Fahrtzeit ist gleich lang, mit dem Auto eher länger und es ist kräftezehrender, um das mal so zu sagen. Eine Zugfahrt ist viel entspannter.

**Warum Zermatt?**

Wir suchten eine deutschsprachige Destination. Verglichen mit Crans-Montana oder Champéry überbot Zermatt alles. Zum Ski fahren ist die Destination top, auch zum Wandern. Zudem trifft man

immer Leute vor Ort. Das Dorf ist auch in der Zwischensaison nicht völlig ausgestorben, das Leben geht, wenn auch etwas ruhiger, weiter...

**...Sie sind also ein Zwischensaison-Gast?**

Gemeinsam mit meiner Frau Sonja haben wir ideale Zermatt-Zeiten für uns festgelegt. Wir weilen vom 15. Dezember bis 25. Dezember in Zermatt, vom 10. Januar bis 30. Januar, zwei Wochen im März oder während des Unpluggeds, um den 1. August herum und allenfalls im September. Zwischen Weihnachten und Neujahr hat es uns zu viele Leute.

**Was fällt Ihnen auf, wenn Sie in Visp von der SBB auf die Matterhorn Gotthard Bahn umsteigen?**

Ich freue mich jedes Mal auf den 1. Klasse Panoramawagen. Es hat meist viel Platz, zumindest zu unseren Reisezeiten und das Personal ist überaus nett.

## «ICH HALTE JEDES MAL AUSSCHAU, OB IN KALPETRAN JEMAND EIN- ODER AUSSTEIGT.»



Auf der Fluhalp werden sich die beiden ein Stück frischen Aprikosenkuchen gönnen.

### Orten Sie die Stärke der Bahn bei deren Personal?

Auch. Primär sehe ich den Halbstundentakt als grossen Pluspunkt, zumal wir in Visp nun immer Anschluss haben. Es ist überdies ein viel lockereres Umsteigen in Visp als in Bern, wo die Umsteigezeit für Luzerner zu knapp bemessen ist.

### Wünschten Sie sich mehr Matterhorn Gotthard Bahn-Qualitäten auch für die SBB?

Das lässt sich so nicht vergleichen. Ich wünschte mir, die Fahrt von Visp nach Zermatt gehe etwas schneller. Visp erreicht man rasch, danach geht es relativ lang. Gewiss, das ist von der Zahnradstrecke her so gegeben. Umso schöner wäre es, wenn man etwas kaufen könnte, selbst wenn andere Bahnen die Rail-Bar wieder abschaffen. Auf dieser Strecke hätte man die Muse dazu.



Ferien in Zermatt bieten auch den Enkelkindern viel.

### Wie sehr nutzen Sie die Infrastruktur an den Bahnhöfen?

Visp ist für meine Bedürfnisse ein perfekter Bahnhof, Zermatt scheint mir ebenso gut erhalten. Ich bin nicht der grosse Einkäufer, aber eine Zeitung, etwas zum Trinken oder gelegentlich ein Roggenbrot kaufe ich gerne vor der Abreise.

### Nennen Sie uns Ihren Lieblingsbahnhof?

Kalpetran. Ich halte jedes Mal Ausschau, ob endlich mal jemand ein- oder aussteigt, wo doch der Zug dort regelmässig stoppt. Auch die Luftseilbahn nach Embd habe ich noch nie gesehen. Es gibt indes weniger gute Beispiele wie das frustrierende Bahnhofsbuffet in Randa.

### Sie haben als VR der BLS AG Erfahrung mit Partnerschaften. Sähen Sie auch welche für die Matterhorn Gotthard Bahn?

Partnerschaften können lukrativ sein, vorausgesetzt, sie findet unter Gleichen statt. Gerade in den Bereichen Digitalisierung, Ticketing können Partnerschaften Vorteile bringen. Zudem könnte ich mir von aussen betrachtet vorstellen, dass eine engere Zusammenarbeit/Abstimmung im Management der Meterspurbahnen in den Alpen Sinn machen würde. Der Glacier Express ist ein gutes Beispiel dafür. Verbessern könnte man eher die Verbindungen in die Westschweiz. Ein Lausanne-Reisender muss in Visp zu lange warten.

### Ihre Vision von Mobilität in der Zukunft?

Selbstfahrende Autos werden zumindest in den Städten verkehren. Vielleicht bleiben die Strassen in den Bergregionen hierfür zu anspruchsvoll. Noch vor den selbstfahrenden Autos kommen die selbstfahrenden Züge. Eine Bahn folgt einem vorgegebenen Weg. Das vereinfacht ihre Automatisierung.

### Folgen Sie auch einem «vorgegebenen Weg» an einem Zermatter Ferientag?

Sonja und ich pflegen gute Gewohnheiten. Uns trifft man am Morgen zeitig auf der Piste. Am Nachmittag kehren wir liebend gerne in einem dieser Spitzenrestaurants ein, welche die Pistenarena von Zermatt so einmalig machen. Danach geniessen wir die Talfahrt und die gemütliche Zeit daheim oder mit Freunden.

## ZUR PERSON



Josef Küttel, 64, ist Stammgast in Zermatt und obendrein ein versierter Bahnkenner: Der Inner-schweizer gehört seit 2008 dem Verwaltungsrat der BLS AG an. Ein Jahr zuvor war er bereits in den Verwaltungsrat der BLS Cargo AG berufen worden. Küttel, der seine berufliche Laufbahn im Danzas-Konzern startete und später als CEO der Ermewa-Gruppe mit internationalen Transportfirmen verhandelte, besitzt seit Jahren eine Wohnung in Zermatt, die er regelmässig mit seiner Frau Sonja belegt.

TEXT: Helge von Giese

# EINE GORNERGRAT BAHN FÜR DIE ROCKY MOUNTAINS

Mit dem Zug bis hoch hinauf in die Berge: Der amerikanische Bundesstaat Utah diskutiert über neue Transportsysteme für die aufstrebende Stadt Salt Lake City und ihr Naherholungsgebiet, die Wasatch-Berge. Die Amerikaner wollen von den Schweizern lernen. Da ist die Expertise der Gornergrat Bahn gefragt.



Es war ein Revival der besonderen Art, den ein gutes Dutzend Amerikaner aus Utah im Führerstand der Gornergrat Bahn erlebte: Die Erinnerung an die Zeit der Bahn-Pioniere und dass ein visionäres Ziel erreicht werden kann – eine Zahnradbahn auf 3089 m über Meer. Einen Zugang zur Natur schaffen für die unterschiedlichsten Aktivitäten am Berg, nicht nur für wenige Alpinisten, sondern für viele Menschen, auch für Kinder und Alte, sogar für Behinderte. Die Autos bleiben weit vor den Toren der Destination stehen.

Daniel Oswald, Honorarkonsul der Schweizer Botschaft in Utah, wusste, warum er den amerikanischen Vertretern aus Wirtschaft und Politik den Gornergrat zeigen wollte: «Das Auto ist den Amerikanern ihr liebstes und prägt den Verkehr seit über hundert Jahren. Aus der Ferne konnten sie sich nicht so recht vorstellen, wie fantastisch der öffentliche Nahverkehr in der Schweiz funktioniert. Es fängt ja schon in Zürich an, wo man am Flughafen direkt auf den Zug umsteigt.»



### Tourismus als Zukunftsindustrie

In Salt Lake City, dessen Bevölkerung wächst und das seit der Olympiade 2002 viel stärker als Wintersport-Destination wahrgenommen wird, ist der Individualverkehr auf vier Rädern zu einem Problem geworden. Sieben von insgesamt 14 Berg-Destinationen liegen nur 40 Minuten von Salt Lake City entfernt, aber die Strassen in die Berge sind notorisch verstopft. Ein nachhaltiges Verkehrskonzept würde auch den Tourismus als Zukunftsindustrie entwickeln. Wenn es Utah gelingt, seine Berg-Destinationen mittels öffentlichem Nahverkehr zu verbinden, entstünde das grösste Skigebiet der USA. «In Denver, Colorado braucht man vom Flughafen zwei Stunden bis zum Ski-Resort, vom Salt Lake International Airport ist es weniger als eine Stunde», erklärt Honorarkonsul Oswald das Alleinstellungsmerkmal.

### «DER NAHVERKEHR IN DER SCHWEIZ FUNKTIONIERT FANTASTISCH.»

DANIEL OSWALD

### Schweizer Fachwissen gefragt

«Die Bahn als Zubringer ist eine von vielen Möglichkeiten, die geprüft wird. Es ist aber unglaublich teuer, eine Bahn zu bauen, wenn dafür keinerlei Infrastruktur vorhanden ist. Es fängt ja schon damit an, einen Tunnel durch den Berg zu graben ...», und da muss er lachen, als er das sagt. Für Schweizer ist ein Tunnel per se nichts, an dem sie scheitern würden. Ivan Pfammatter, Leiter Rollmaterial & Traktion der Matterhorn Gotthard Bahn und Gornergrat Bahn, der die Delegation aus Utah empfangt, verweist auf die Grimselbahn mit ihrer Vision einer Tunnelverbindung vom Goms nach Meiringen, wo die Matterhorn Gotthard Bahn ihr technisches Know How mittels Ingenieure ins Projektteam einbringt. «Wenn die Amerikaner unsere Expertise anfragen, sind wir grundsätzlich offen für die Zusammenarbeit,» so Pfammatter.

In Utah sind vor allem finanzielle und politische Hürden für ein nachhaltiges Verkehrskonzept zu nehmen. Mit der Organisation «Mountain Accord» hat sich ein Verbund von über 20 wichtigen Playern zusammengetan. Sie diskutieren Lösungen in den Bereichen Umwelt, Freizeit, Verkehr und Wirtschaft. An die Zeit der grossen Bahn-Pioniere anzuknüpfen, mag dabei ein verführerischer Gedanke sein, doch der Traum von der Zahnradbahn hoch hinauf in die Berge wurde, nicht nur in der Schweiz, schon vor über hundert Jahren Wirklichkeit und da waren gänzlich andere Voraussetzungen gegeben.

Die Delegation von «Mountain Accord» gespickt mit hochkarätigen Vertretern aus Politik und Wirtschaft. Darunter u. a. auch frühere und aktuelle Senatoren sowie Abgeordnete des Repräsentantenhauses.

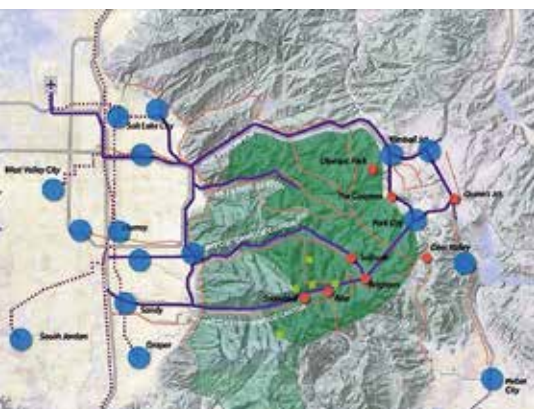
### Die Zeit der Pioniere

Die erste Zahnradbahn der Welt, die einen Berg erklimmte, führte 1869 auf den Mount Washington im amerikanischen Bundesstaat New Hampshire auf 1917m über Meer. Die erste Zahnradbahn Europas fuhr 1871 auf die Rigi im Kanton Luzern.



Die 1898 eröffnete Gornergrat Bahn ist die älteste elektrische Bergbahn in der Schweiz.

Unter den weltweit bekanntesten Bergbahnen nimmt die 1898 eröffnete Gornergrat Bahn eine herausragende Stellung ein. Sie führt von 1600 m in Zermatt bis auf 3089 m über Meer, wo die Reisenden ein sagenhaftes Bergpanorama mit 29 Viertausendern erwartet.



Die Lage der Wasatch Berge östlich von Salt Lake City.

**TEXT:** Jeanine Köchli

# EIN DUO MIT ZUGKRAFT

Seit über 30 Jahren setzt die Matterhorn Gotthard Bahn auf Stadler Rail. Der führende Hersteller von Schienenfahrzeugen aus Bussnang hat für das Walliser Verkehrsunternehmen bereits drei Innovationen entwickelt.

Einen Bahnwagen oder eine Lokomotive für den Zahnradbetrieb zu bauen, erfordert besonderes Fachwissen. Das 1942 gegründete Familienunternehmen Stadler Rail hat sich dieses akribisch angeeignet und wurde so zum wichtigsten Infrastrukturpartner der Matterhorn Gotthard Bahn. Drei Premieren aus Sicht von Stadler Rail im Überblick:

## 1984 LEICHTER PENDELN



Pendeln leichter gemacht:  
Der erste Niederflurwagen in der Schweiz (1984)

Im Oberwallis verfolgte die damalige Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ) ein Projekt, um für den Gepäcktransport zwischen dem Ende der öffentlichen Strasse in Täsch und dem autofreien Kurort Zermatt eine kundenfreundliche, leistungsfähige und gleichzeitig wirtschaftliche Lösung zu finden. Die Firma Stadler entwickelte den ersten Niederflurwagen in der Schweiz und stellte Wagen in enger Zusammenarbeit mit dem technischen Fachdienst der BVZ binnen zwei Jahren fertig.

## 2000 KRAFTPAKT AUF ZAHNRÄDERN

Die BVZ bestellten im Jahre 2000 die erste Zahnrad Adhäsionslokomotive HGm 2/2, welche Stadler in der Schweiz ausliefern durfte. Mit einer Funkfernsteuerung ausgestattet kann sie im Winter auch die Schneeschleuder schieben. Für den Fall eines kompletten Fahrleitungsausfalls der normalerweise mit 11 kVAC (Kilovolt Wechselspannung) betriebenen Linie könnte die Lokomotive auch einen Fahrgast-Notbetrieb mit Personenwagen aufrechterhalten. Sie befördert auf der 125 ‰ steilen Strecke maximal 50 Tonnen Anhängelast. Die Bremsausrüstung entspricht den Schweizer Vorschriften für Zahnradbahnen.



Eine Lok für viele Fälle:  
Die erste von Stadler gebaute Zahnrad-Adhäsion Diesellokomotive HGm 2/2 für ein Schweizer Bahnunternehmen.

## 1999 NOCH MEHR PENDELN



Mehr Züge zwischen Täsch und Zermatt dank dem ersten Zahnrad-Niederflur- und Panorama-triebzug in der Schweiz (1999)

Die damalige BVZ bestellte 1999 zwei dreiteilige Züge des Typs BDSch 4/8. Am 19. Dezember 2002 verliess der erste der beiden das Werk der Stadler Bussnang AG. Auf Rollschemaseln der SBB verladen, wurde der Zug ins Wallis überführt. Ab Anfangs 2003 nahmen die beiden neuen Züge der BVZ den Dienst auf der Strecke Täsch-Zermatt auf. Neu für einen Zahnradtriebzug war das Panoramafenster-Abteil im mittleren Kastenteil und zeitgemässer Komfort wie z.B. eine Klimaanlage. Die leistungsstarken Triebzüge können schneller bergwärts und talwärts verkehren und erlaubten einen dichteren Takt zwischen Täsch und Zermatt.

# 13 ANTWORTEN

von André Lüthi

**TEXT:** Susanne Perren

einfach retour startet mit diesem Beitrag die Serie «Reisefragen». Ferienprofis lassen dabei in ihre Reisegewohnheiten blicken. Den Anfang macht der Weltenbummler und CEO der Globetrotter Group, André Lüthi.



## **Ihre erste Bahnfahrt?**

Unsere Familie gehörte zu den Bahnfahrern. In der 5. Primarklasse pendelte ich mit der Bahn von Schmitten zur Schule nach Freiburg. Damals befanden sich die Gepäckablagen noch über den Sitzen zwischen den Abteilen. Wir «Giele» haben einen Sport draus gemacht, hinauf zu klettern und uns dort zu verstecken.

## **Ihre heutige Bahn-Traumstrecke?**

Sie ist vielleicht nicht die schönste, aber sie hat mein Leben geprägt: 1984 fuhr ich nach missglückten Sportambitionen und auf der Suche nach einer Neuorientierung mit der Bahn von Moskau nach Peking. Ich wollte mit dem Zug ein halbes Jahr durch China reisen und weitere vier Monate Nepal entdecken. Auf dieser Transitachse realisierte ich, dass ich das Reisen zu meinem Beruf machen will. Dass das Reisen mein Leben ist.

## **Was haben Sie in den Bergen immer dabei?**

Ganz banal: Eine leichte Wind- und Regenjacke.

## **Ihr ungewöhnlichstes Objekt im Reisekoffer?**

Der Koffer selber ist ein Unikum: Ich schwöre auf meinen 20 Jahre alten Rimowa-Koffer. Er birgt ein kleines Geheimnis: Seit meiner ersten USA-Reise steckt dort ein Stein drin, der mich als Glücksbringer begleitet.

## **Welches Menu wüssten Sie sich an Bord?**

Geistige Nahrung: Einen Zeitungsservice. Die NZZ, der Tages Anzeiger, ein gutes Magazin. Oft reicht die Zeit am Bahnhof nicht mehr, um noch etwas zu kaufen.

## **Über welche Bahnepisode lachen Sie noch heute?**

Vor anderthalb Jahren war ich mit dem Zug von Peking nach Pjöngjang in Nordkorea unterwegs. Es war heiss, die Gruppe hatte Durst. Wir bestellten drei Bier. Der Schaffner muss wohl unsere Gestik leicht missdeutet haben: Er liess uns zwei Kisten Bier zustellen.

## **Wie oft sind Sie mit dem Zug unterwegs?**

Zwei bis drei Mal wöchentlich, meist auf der Achse Bern – Zürich sowie Zürich Flughafen mit einem GA 1. Klasse.

## **Welche Lektüre kommt mit an Bord?**

Ich habe eben keine Zeitung im Zug zur Hand. Soweit die Swisscom-Verbindung es erlaubt, lese ich auf dem iPad, oder aber ich höre Musik. Inspirierend ist es, eine Sitzung unterwegs im Zug abzuhalten.

## **Worüber ärgern Sie sich beim Bahnfahren?**

Über Telefonistinnen und Telefonisten, die laut in ihr Mobile schreien, dass automatisch alle mithören (müssen).

## **Ihre beste Arbeit, die sie je im Zug erledigt haben?**

Auf einer Zugfahrt durch Indien spielte ich mit der Möglichkeit, diese Tour als Leserreise zusammen mit der Coop Zeitung zu veranstalten. Gedacht, getan – die Reisen waren ein voller Erfolg.

## **Der beste Reise-Ratschlag, den sie je erhalten haben?**

Als Reiseleiter ist es mir, den Leuten in allen erdenklichen Situationen beizustehen und ihnen Land und Leute näher zu bringen.

## **Mit wem würden Sie gerne einmal das Abteil teilen?**

Kim Jong-Un, der Machthaber Nordkoreas. Es interessiert mich, wie er unsere Welt sieht und welche Strategien er für die Zukunft entwirft.

## **Wie stellen Sie sich Bahn Fahren in 20 Jahren vor?**

Mehr Hochgeschwindigkeitszüge, die geordnet wie im Flugverkehr benutzt werden können. Etwa so, wie es Japan uns vorweg nimmt: Jeder Sitz ist nummeriert. In 20 Jahren wird es viel mehr Bahnreisende geben als heute.



Max Springe