

Der Glacier Express

Mit den berühmten Schweizer Gebirgsbahnen von St. Moritz/Davos nach Zermatt oder umgekehrt, vom Piz Bernina zum Matterhorn. Eine 7 1/2- Stundenbahnfahrt über 291 Brücken, durch 91 Tunnels, über den 2033 m hohen Oberalppass. Eine Panoramafahrt durch die Hochalpen im Herzen der Schweiz.

Glacier Express - der schönste Reiseweg zwischen den Sehenswürdigkeiten in der Ferienstube Graubünden, dem Hochtal Engadin und der höchsten Stadt Europas, Davos, dem sonnigen Wallis mit seiner Gletscherwelt und den südlich anregenden Regionen. Ein komfortabler Zug führt durch ein Stück reine Natur mit würzigen und urchigen Bergwäldern, stillen Alpweiden, rauschenden Bergbächen, durch traditionsreiche Bergtäler mit Jahrhunderten alter Kultur.

Glacier Express, der langsamste Schnellzug der Welt, ein Querschnitt durch die vielfältige Schweiz, ein Stück echtes Reisevergnügen. Im Glacier Express werden die Mahlzeiten vom Küchenchef im Speisewagen speziell für Sie zubereitet. Kaffee, Getränke und Snacks bringt Ihnen unsere Railbar direkt an den Sitzplatz. Glacier Express, gleissende Berge im Sommer, tiefverschneite Märchenlandschaft im Winter, Blütenzauber im Frühling, satte Farbenpracht im Herbst. Der Glacier Express ist in jeder Jahreszeit goldrichtig



Die goldenen Zwanziger

In den goldenen Zwanzigern – aufgrund von Erlebnisberichten begeisterter Alpinisten – entdeckte schliesslich auch die reiselustige, gehobene Gesellschaft aller Herren Länder herben Charme der Schweizer Alpen; ehemals abgeschiedene Bergdörfer wie Zermatt und St. Moritz verwandelten sich in mondäne Kurorte. Die Verantwortlichen der drei Bahngesellschaften VZ (später BVZ), RhB und FOB nutzten das touristische Potential der 1926 eröffneten durchgehenden Strecke Wallis-Graubünden denn auch entsprechend – mit Erfolg: Die ausschliesslich im Sommer eingesetzten Kurswagen Brig – Chur und Brig – St. Moritz stiessen beim Reisepublikum auf rege Nachfrage. Übrigens: Es sollte mehr als 50 Jahre dauern, bis

die Züge über die unwegsame Furka - Bergstrecke auch im Winter verkehren konnten.

25. Juni 1930, ein historisches Datum: Nach Eröffnung der Verbindungslinie Visp - Brig fuhr der Glacier Express an diesem Tag erstmals von Zermatt nach St. Moritz. Zur Verpflegung der Fahrgäste – man reiste in gediegenen Salon- und umgebauten



Personenwagen 1. bis 3. Klasse – standen auf der Strecke St. Moritz -Disentis Speisewagen zur Verfügung. Während die VZ und RhB bereits mit den modernsten Elektroloks jener Zeit – so genannten «Krokodilen» – ausgerüstet waren, hatte die noch nicht elektrifizierte FO -Bahn ihre Dampfloks HG 3/4 im Einsatz, die 1947 nach Vietnam versandt und in den 90-er Jahren von rührigen Förderern der Furka - Bergstrecke wieder in die Schweiz zurückgeholt werden sollten, wo sie einen wahren Boom auslösten: Nostalgische Dampffahrten sind heute populärer denn je! Anfang der 40er-Jahre war's denn soweit: Auf dem FO-Netz wurde der elektrische Betrieb aufgenommen, und am 1. September 1942 fand die offizielle Feier der durchgehenden Elektrifizierung Brig -Disentis statt.



1930 Zug mit Krokodillokomotive im Jahre 1930.

In den Wirren des 2. Weltkriegs wurde der Express-Verkehr von 1943 an eingestellt, um 1948 leicht verändert wieder aufgenommen zu werden – namentlich ohne elegante Salonwagen, aber mit Speisewagen bis Oberalppass. Vom Fortschritt der Technik in den fünfziger und sechziger Jahren profitierte auch der Glacier Express: Schnellere Triebfahrzeuge hatten – selbst für den „langsamsten Schnellzug der Welt“ – kürzere Fahrzeiten zur Folge, und komfortable Reisewagen sowie die Weiterführung des Speisewagens bis Andermatt steigerten die Attraktivität des Glacier Express unaufhaltsam.

Am 1. Januar 1961 löste die FO die Verwaltungsgemeinschaft mit der BVZ (vormals VZ) und wirkte fortan unter ihrer eigenen Bahndirektion in Brig. Kurios: Bis sage und schreibe 1982 verkehrte der Glacier Express aufgrund der nicht wintersicher ausgebauten Furka -Bergstrecke nur im Sommer. Nach dem Baubeginn des Furka -Basistunnels zwischen Oberwald und Realp im Jahr 1973 konnte am 26. Juni 1982 schliesslich der Fahrbetrieb durch den Tunnel aufgenommen werden: Der Glacier Express fährt von nun ganzjährig!



1959 Die Mühlebachbrücke. Oberhalb Stalden überquert die Bahnlinie auf einer 67 m langen Eisenbetonbrücke den Mühlebach. Diese Konstruktion erhebt sich 43 m über das Bachbett.

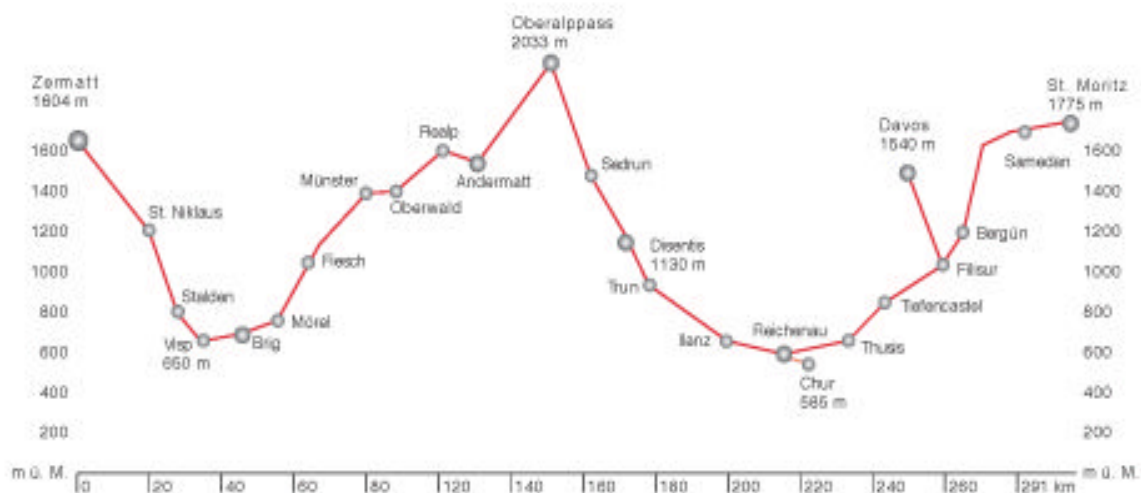
Der Glacier Express mauserte sich in den 80er- und 90er Jahren dank modernster Technologien und gezielter Marketingmassnahmen zu einem unverwechselbaren Schweizer Tourismusprodukt erster Güte: Die weltweite Nachfrage nach dem einzigartigen Schweizer Alpenzug steigt stetig. Dazu beigetragen haben nicht nur massive Investitionen in die Infrastruktur – z. B. zeitgemässes Wagenmaterial wie klimatisierte Panoramawagen – sondern auch exquisite Dienstleistungen wie tadelloser Speiseservice, originelle Spezialfahrten und eine breite Palette von auf dem internationalen Reisemarkt angebotenen Pauschalen.



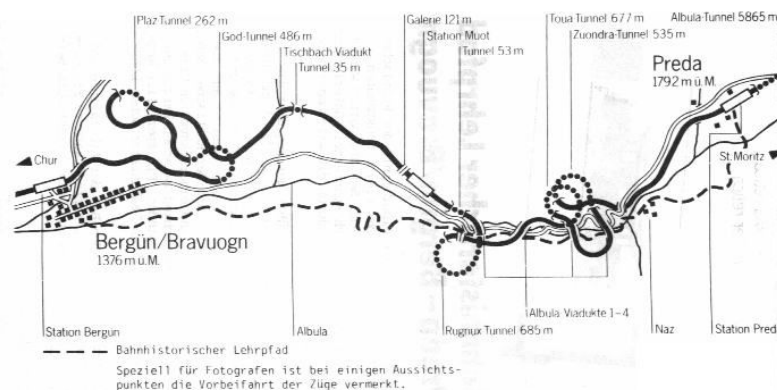
Landwasserviadukt

Der Glacier Express ist sich all die Jahre hindurch treu geblieben: am Puls der Zeit aus Tradition – denn nur das Beste ist für den Fahrgast gut genug. Eine Tradition, die unter der Ägide der Rhätischen Bahn und der Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) – FO und BVZ fusionierten am 1. Januar 2003 unter diesem klangvollen Namen – weiter gepflegt und ausgebaut wird. Am 22. Juni 2005 feierte der Glacier Express denn auch seinen 75. Geburtstag – und ist jünger, dynamischer, begehrter denn je. Ob er sich deshalb neue Panoramawagen 1. und 2. Klasse zum Geschenk machte? Wie dem auch sei: Ab Mai 2006 präsentiert er sich in den schönen Schweizer Alpen – traditionell trendy, wie's nun mal seine Art ist!

Höhenprofil Glacier Express



In St. Moritz werden die örtlichen Heilquellen seit langem benutzt. Erste Überreste von Quellfassungen werden der Bronzezeit, um 1500 v. Chr., zugeordnet. In moderner Zeit setzte der Tourismus im Jahr 1859 ein, als die ersten Skifahrer erschienen. Damit setzte eine rasante wirtschaftliche Entwicklung ein. 1930 unternahm der Glacier Express seine Jungfernfahrt. Von St. Moritz aus führt die Reise mit dem Glacier Express über Celerina, wo der Zug kurz vor der Ortschaft den Eiskanal des Bobrun von St. Moritz überquert. Danach folgen Samedan und Bever, ehe der Zug die Albula-Viadukte über- und den Albula-Tunnel durchquert. Über Kehrtunnels, Schleifen, Brücken und Viadukte kommt man so vom Engadin nach Bergün im Albulatal.



Plan der Aubula Strecke.

Über das bereits in der Bronzezeit bewohnte Tiefencastel wird der tiefste Punkt der Reise in Chur, das 595 Meter tief liegt, erreicht. Chur ist die Hauptstadt des Kantons Graubünden, die mit ihrer rund 5000jährigen Siedlungsgeschichte als älteste Stadt der Schweiz gilt. Im Jahr 15 v. Chr. von den Römern erobert, wurde Chur 451 n. Chr. zum ersten Bischofssitz nördlich der Alpen.

Bald nachdem der Zug Chur verlassen hat, überquert der Glacier Express wie schon bei der Hinfahrt aus dem Engadin bei Reichenau die Eisenbrücke, bei der sich die beiden Quellflüsse des Rheins, Ober- und Niederrhein, vereinigen. Danach trennen sich die Wege der zwei Strecken. Beeindruckend nun die Fahrt durch die Ruinaulta, die nach dem Rückzug der Gletscher geschaffene 15 km lange Rheinschlucht, in der sich Fluss und Bahn einen Weg zwischen den Kreidefelsen hindurch gebahnt haben. Kalkwände, Runsen und Türme prägen die Landschaft, die bis auf den 1903 erfolgten Bau der Rhätischen Bahn von Chur nach Ilanz weitgehend unberührt ist. Von Ilanz über Trun geht die nun steiler werdende Fahrt nach Disentis, dessen Dorfbild durch das 765 über den Grabstätten der Heiligen Placidius und Sigisbert gegründete Kloster dominiert wird. Die heutige Klosteranlage entstand in den Jahren 1683-95.

Ab Disentis übernimmt die Furka -Oberalp -Bahn (FO) den Zug, der sich nun mit der Hilfe von Zahnrädern im Rollmaterial und der Zahnstange zwischen den Geleisen, die beim Vortrieb und beim Bremsen hilfreich sind, in Richtung Oberalppass vorwärts bewegt. Mit der 1911 bis 1915 gebauten FO sind so Steigungen und Gefälle bis 179 Promille zu bewältigen.

Mit 2033 Metern ist bei Oberalp der höchste Punkt der Reise erreicht. Dominant ist der Piz Badus, an dessen Fuss liegt der vom Zug aus nicht zu sehende Thomasee, die Quelle des Rheins. Dann folgt bereits die atemberaubend steile Abfahrt nach Andermatt, der Erlebnis-Höhepunkt der Reise von Chur nach Zermatt. Andermatt und das Urserental wurden im 12. Jahrhundert von den Walsern kolonisiert. Durch den Transitverkehr kam die Bevölkerung zu ansehnlichem Wohlstand. Hier kam 1799 auch der russische General Suworow vorbei, der Napoleon Einhalt gebieten wollte. In Andermatt stellt die FO mit der Verbindung nach Göschenen durch die Schöllenen -Schlucht den Anschluss an die Gotthardlinie her. Doch der Glacier Express fährt westwärts, der Reuss entlang nach Hospental und dann durch den seit 1982 bestehenden 15,4 km langen Furka -Basistunnel. So gelangt der Reisende vom Kanton Uri ins Wallis.

Die Fahrt geht weiter durch das Goms. Dort, in Niederwald, wurde der legendäre Cäsar Ritz (1850-1918) geboren, der berühmteste Hotelier der Welt. Am Weg liegt auch Ernen, das mit seinem Musikfestival über die Region hinaus ausstrahlt. Der grösste Ort im Goms ist Fiesch, von wo aus es unter anderem aufs Eggishorn geht, das die einzigartige Sicht auf Aletschgletscher, Eiger, Mönch, Jungfrau, Matterhorn und Montblanc bietet. Doch der Glacier Express fährt weiter. Über einen Kehrtunnel bei Lax verlässt der Zug das Goms in Richtung Rhonetal.

Nach dem Tunnel folgt eine Zahnradstrecke mit bis zu 90 Promille Steigung. Über den Grengiolsviadukt, mit einer lichten Höhe von 31 Metern die höchste Brücke der FO, geht es nach Grengiols. Von dort aus führt eine weitere Zahnradstrecke nach Betten, wo der Glacier Express die Rhone überquert.

An der rechten Talflanke entlang fährt die Bahn über Naters nach Brig, dem Hauptort des deutschsprachigen Wallis. Das Rhonetal war bereits in der Steinzeit besiedelt. In der Bronzezeit um 1500 v. Chr. wanderten Lugurer ein. In der Eisenzeit folgten Kelten. Mit den Römern kam um 25 v. Chr. die Rebe. Im 6. Jahrhundert wurde Sitten Bischofssitz. Um 450 wanderten im Unterwallis die Burgunder, im 8. Jahrhundert im

Oberwallis die Alemannen ein. Daher spricht man im Unterwallis heute Französisch, im Oberwallis Deutsch.

Die Strecke Brig -Visp -Zermatt wird mit der gleichnamigen Bahn (BVZ) befahren. Nach knapp zweieinhalbjähriger Bautätigkeit wurde die Strecke nach Zermatt 1891 für den Sommerbetrieb eröffnet. Visp liegt noch 665 Meter über Meer. Hier verlässt der Glacier Express das Rhonetal und überwindet mittels einer Zahnradstange die starke Steigung nach Stalden, wo sich links das Saas Tal vom Mattertal trennt. Es geht vorbei an den Steinbrüchen der Quarzit AG, wo die Granitplatten für die im Wallis typischen Hausbedachungen gebrochen werden. Bald erreicht der Zug St. Niklaus. Oberhalb davon liegt Grächen. Wir befinden uns hier in der niederschlagärmsten Region der Schweiz. Über Herbiggen geht es am Bergsturz von 1991 vorbei nach Randa, von wo aus das 4505 Meter hohe Weisshorn zu sehen ist. Über Täsch, wo alle Touristen ihre Autos zurücklassen müssen, endet die Fahrt nach einigen Tunnels im autofreien Zermatt. Über Zermatt thront majestätisch das Matterhorn. Der Endpunkt des Glacier Express ist erreicht.

