

Michael Dörflinger

GLACIER EXPRESS

Eine Eisenbahn-Traumreise
durch die alpine Schweiz



 GeraMond

Michael Dörflinger

GLACIER EXPRESS

Eine Eisenbahn-Traumreise
durch die alpine Schweiz





IMPRESSUM

Für Moritz, der sicher mal mit dem Zug in den Namensvetterort fahren wird und der am Tag der Fertigstellung Geburtstag hatte.

Verantwortlich: Lothar Reiserer
Satz: Azurmedia, Augsburg
Einbandgestaltung: GM Ralph Hellberg
Herstellung: Anna Katavic
Repro: Cromika/LUDWIG:media
Printed in Slovakia by Neografia



Sind Sie mit diesem Titel zufrieden? Dann würden wir uns über Ihre Weiterempfehlung freuen.

Erzählen Sie es im Freundeskreis, berichten Sie Ihrem Buchhändler oder bewerten Sie bei Ihrem nächsten Onlinekauf. Und wenn Sie Kritik, Korrekturen oder Aktualisierungen haben, freuen wir uns über Ihre Nachricht an GeraMond Verlag, Postfach 40 02 09, D-80702 München oder per E-Mail an lektorat@verlagshaus.de.

Unser komplettes Programm finden Sie unter



Alle Angaben dieses Werkes wurden vom Autor sorgfältig recherchiert und auf den aktuellen Stand gebracht sowie vom Verlag geprüft. Für die Richtigkeit der Angaben kann jedoch keine Haftung übernommen werden.

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

© 2021 GeraMond Media GmbH

ISBN 978-3-96453-286-2

ISBN 978-3-96453-021-9

INHALTSVERZEICHNIS

Bahnfahrt der Extraklasse

Der langsamste Schnellzug der Welt

Von Zermatt nach Brig

Am Fuß des Matterhorns: Bergsteigerdorf Zermatt
Die frühere Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ)
Matterhorn Gotthard Bahn
Im Mattertal: Zermatt-Visp
Das verkehrsreiche Rhonetal: Visp-Brig

Von Brig nach Disentis

Die legendäre Furka-Oberalp-Bahn (FO)
Entlang der Rhone durchs Oberwallis: Brig-Fiesch
Beim Aletschgletscher im Goms: Fiesch-Münster
Naturparadies Obergoms: Münster-Oberwald
Durchs Furka-Loch zum Gotthard: Oberwald-Realp
Auf den Furkapass zum Rhonegletscher
Durchs Urserental: Realp-Andermatt
Zum höchsten Punkt: Andermatt-Oberalppass
Am Vorderrhein entlang: Oberalppass-Disentis

Von Disentis nach St. Moritz

Die Rhätische Bahn (RhB)
Bergab am Vorderrhein: Disentis-Ilanz
Im Grand Canyon der Schweiz: Ilanz-Reichenau
Die rhätische Hauptstadt: Reichenau-Chur
Ein Ausflug nach Arosa
Durchs Burgenland Domleschg: Chur-Thusis
Vom Bau der Albulabahn
Berge, Burgen, Viadukte: Thusis-Tiefencastel
Beim Landwasserviadukt: Tiefencastel-Filisur
Abstecher zum Wiesener Viadukt und nach Davos
Hinauf zum Albulapass: Filisur-Preda
Schlusspurt ins Engadin: Preda-St. Moritz

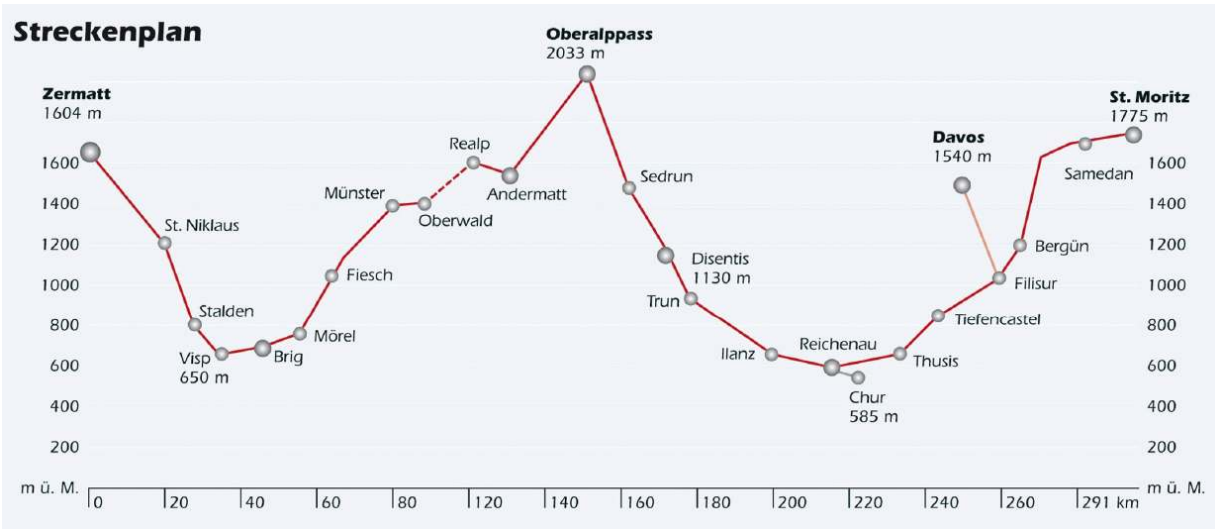
St. Moritz und die Oberengadiner Seen

UNESCO-Welterbe. Die Berninabahn

Triebfahrzeuge und Wagen

Elektroloks und Triebwagen

Die aktuell eingesetzten Wagen des Glacier Express



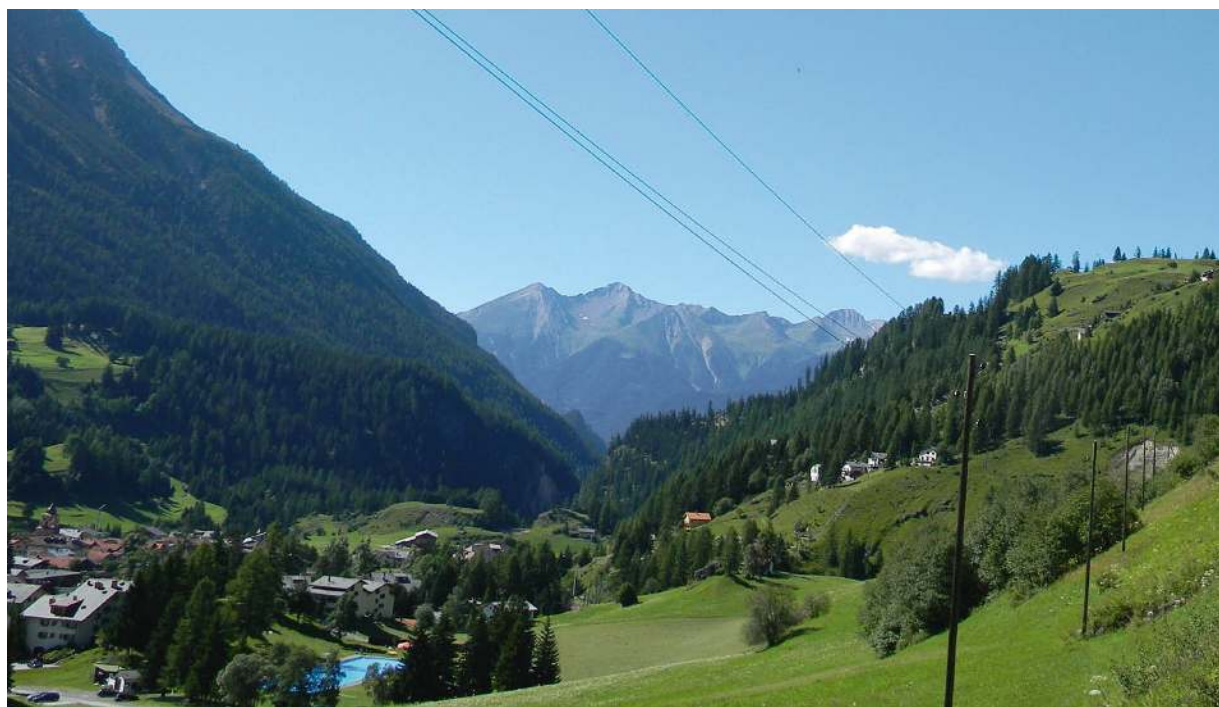
Bahnfahrt der Extraklasse



Morgens gegen neun Uhr am Bahnhof von Zermatt: Es herrscht ein aufgeregtes, gespanntes Treiben, denn für viele Eisenbahnfreunde beginnt in Kürze ein unvergessliches Erlebnis. Sie besitzen ein Ticket für die Fahrt mit dem

Glacier Express. Kaum ein Zug genießt heute einen so bedeutenden Ruf wie der legendäre Schweizer Luxuszug.

Impressionen von heute und vor ein paar Jahren. Der Glacier Express ist ein Mythos. Die grandiose Schweizer Landschaft fliegt an den Passagieren vorbei. Es gibt leckeres Essen und sogar einen eigenen Fotohalt bei Nätschen, um die Kamera zum Oberalppass zu halten und eine Erinnerung zu knipsen.















Der langsamste Schnellzug der Welt

Am 25. Juni 1930 ertönt im Schweizer Gebirgsdorf Zermatt das Abfahrtsignal für den ersten Glacier Express, einen durchgehenden touristischen Zug zwischen Zermatt und St. Moritz. An diesem Tag wurde eine Legende geboren, die heute mehr denn je den Eisenbahnfreunden in aller Welt das Herz höher schlagen lässt.

Damals musste man früh aufstehen, denn der Zug verließ pünktlich um 7.30 Uhr den Bahnhof von Zermatt. Elf Stunden später erreichte er in St. Moritz sein Ziel. Eine Fahrt vom Westen in den Osten der Schweiz von den 22 Gletschern bei Zermatt zum Aletsch- und Rhonegletscher bis hin zum Corvatschgletscher im Engadin lag hinter den Passagieren. Der Glacier Express war von Anfang an als Luxuszug konzipiert. Die drei Bahngesellschaften, die auf diese geniale Idee gekommen waren, stellten dafür ihre neuesten und besten Fahrzeuge bereit. Dabei war es nötig, die Zuglokomotiven mehrmals zu wechseln. Zwischen Zermatt und Brig war die Strecke bereits elektrifiziert. Doch bis Disentis mussten Dampfloks eingesetzt werden. Dieser Streckenabschnitt stand erst ab Sommer 1941 unter Strom. Der Abschnitt der Rhätischen Bahn wiederum war auch schon elektrifiziert. Hier konnte man die legendären »Krokodile« bewundern.

INFO

Fahrzeiten im Vergleich:

1930 650 Min.

Zermatt ab 07.30 Uhr

St. Moritz an 18.20 Uhr

1951 560 Min.

Zermatt ab 07.50 Uhr

St. Moritz an 17.10 Uhr

1962 537 Min.

Zermatt ab 08.30 Uhr

St. Moritz an 17.27 Uhr

1985 Zug B 454 Min.

Zermatt ab 10.10 Uhr

St. Moritz an 17.44 Uhr

1999 Zug B* 483 Min.

Zermatt ab 08.52 Uhr

St. Moritz an 16.55 Uhr

2012 465 Min.

Zermatt ab 09.13 Uhr

St. Moritz an 16.58 Uhr

2021 ** 466 Min.

Zermatt ab 08.52 Uhr

St. Moritz an 16.38 Uhr

* nur Panoramawagen 1. Klasse und Speisewagen Brig-Chur-St. Moritz

** zweiter Zug: ab 09.52 Uhr



Für die Eisenbahnfans ist er der Höhepunkt der Reise mit dem Glacier Express: Der Landwasserviadukt.

Heute sind die 290 Kilometer mit ihren 291 Brücken und 91 Tunnels vielleicht die berühmteste Zugstrecke der Welt. Zahllose Touristen aus aller Welt, besonders viele aus Ostasien, folgen dem Lockruf einer Faszination, die leider viele Eisenbahnen infolge moderner Betriebswirtschaft und Gewinnmaximierung verloren haben. Es ist die Schönheit der Natur, der Reiz der Strecke verbunden mit einer Organisation, die an das sprichwörtliche Schweizer Uhrwerk erinnert, und einem modernen Fahrgefühl, bei dem das stets aufmerksame Personal den Fahrgast auch als Gast behandelt. Dabei hat sich der Glacier Express

immer weiter entwickelt, ist nicht etwa in einer Attitüde verstaubter Eleganz aus der »guten alten Zeit« verharret.



Aus den Anfängen des Glacier Express stammt das »Zahnrad-Krokodil« der damaligen Visp-Zermatt-Bahn (VZ). Diese 1929/30 gebauten Elektroloks vom Typ HGe 4/4 I prägten lange Jahre das Bild des Glacier Express. Die abgebildete Lok mit der Nummer 13 wurde inzwischen verschrottet. Am ersten Wagen, der im Besitz der Rhätischen Bahn war und somit das Joint Venture dokumentiert, erkennt man die Anzeige »Glacier Express«.

1930 konnte der Glacier Express nur ein knappes Vierteljahr verkehren, denn bereits am 4. Oktober war der Streckenabschnitt zwischen Oberwald und Realp wegen des Wintereinbruchs nicht mehr befahrbar. Das sollte sich erst ändern, als 1981 der Furka-Basistunnel eröffnet wurde. Jetzt war es möglich, den Glacier auch im Winter anzubieten.

Es war ein nur kurzes Streckenstück, das bis 1930 eine durchgehende Befahrung der Strecke des Glacier Express verhinderte. Zwischen Visp und Brig bestand bereits seit den 1870er-Jahren eine Bahnverbindung, die zur Simplonstrecke gehört, doch war sie in Normalspur verlegt. Die Netze der drei Bahngesellschaften Visp-

Zermatt-Bahn (VZ), Furka-Oberalp-Bahn (FO) und Rhätische Bahn (RhB) waren aber meterspurig. Erst am 6. Juni 1930 konnte diese Lücke geschlossen werden. Die VZ wurde damit zur Brig-Visp-Zermatt-Bahn. Die drei Gesellschaften stellten ihre neuesten Wagen zur Verfügung oder bauten sie hochwertig um. Auf dem Abschnitt der RhB wurden auch MITROPA-Speisewagen angehängt. Einer davon ist der heutige »Gourmino«. Zwischen Zermatt und Brig wurden die fünf neu beschafften »Zahnrad-Krokodile« des Typs HGe 4/4 I eingesetzt. Die FO steuerte ihre Dampfloks HG 3/4 Nr. 1–10 bei. Ab Disentis kamen die »Krokodile« der RhB der Reihe Ge 6/6 Nr. 401–415 zum Einsatz. Mehr zu den meisten Lokomotiven kann man im Schlusskapitel dieses Buches nachlesen.

Durchgehend elektrifiziert

Die Geschichte des Glacier Express unter Dampf endete 1942. Der Zweite Weltkrieg warf seine dunklen Schatten auch in die Schweiz und es dauerte bis 1947, dass die wirtschaftliche Situation wieder Fahrten des luxuriösen Zuges zuließ. Mit anderen Worten: die Touristen aus dem Ausland kamen wieder. Inzwischen war aber der Abschnitt der FO ebenfalls elektrifiziert worden. Sie konnte nun Elektroloks einsetzen: die Reihe HGe 4/4 I. Die RhB löste ihre »Krokodile« durch moderne Ge 4/4 I ab. Anfang der 1960er-Jahre wurden neue Leichtbauwagen gekauft. Lediglich der Speisewagen war noch ganz der alte. 1968 wurden die Fahrzeuge optisch angeglichen in ein einheitliches Rot. In der Praxis wurde diese Uniformierung allerdings nicht eingehalten. Das Dunkelgrün der RhB und das Rot mit weißem Band der FO wechselten sich ab. Im Abschnitt der FO wurden ab 1975 Doppelführungen nötig, um den Fahrgastzuwachs bewältigen zu können. Mit dem

Bau des Furka-Basistunnels sollten sich ab 1980 ganz neue Perspektiven ergeben. Ein Visionär war Helmut Klee, der Direktor der Schweizerischen Verkehrszentrale Nordamerika, der von New York aus eine Marketingoffensive anregte, um Amerikaner dazu zu bringen, den Glacier Express zu buchen und auf diese Weise die Schweiz kennen zu lernen. Aufhänger sollte die Eröffnung des Furka-Basistunnels sein, durch den es ab 1982/83 möglich wurde, die Reise auch im Winter anzubieten. 1981 drehte der Schweizer Dokumentarfilmer für die Reihe »Abenteuer Eisenbahn« im deutschen Fernsehen einen Film über den Glacier Express. Untermalt mit Klängen aus Beethovens »Pastorale« weckte er an Ostern 1983 das Fernweh vieler Deutscher, die in Scharen in die Schweiz strömten. Im folgenden Jahr wurde die Einzelplatzreservierung eingeführt, was beim Einstieg zu einer spürbaren Entspannung führte. Ab 1985 wurde das Angebot deutlich erweitert. Vier Zugpaare waren nun täglich in beide Richtungen unterwegs. Hinzu kamen Kurswagen nach Davos, um auch diesen Kurort anzubinden. Das sollte viele Jahre so bleiben. Ein Jahr darauf wurden die ersten Panoramawagen in Dienst gestellt, denen 1993 vierzehn weitere, von Pininfarina gestaltete, folgten. Auf der Doppelseite 8/9 ist unten der Innenraum eines dieser neuen Wagen zu sehen. Im Sommer 2000 wurde mit dem »Alpine Classic Pullman Express« an besonderen Tagen ein Nostalgiezug angeboten, der mit den beiden Salonwagen As 1143-1144, dem Gepäckwagen D 4062 und dem Speisewagen WR 3812 Eisenbahngeschichte lebendig werden ließ. Natürlich übernahmen klassische »Krokodile« die Zugaufgabe.



Ein »Zahnrad-Krokodil« HGe 4/4 I der früheren BVZ schleppt einen Personenzug am Ufer der Mattervispa durch das eindrucksvolle Mattertal zum Startort der Reise in Zermatt.

Glacier Express neu erfunden

2006 wurde der Glacier optisch zu dem, wie man ihn heute kennt, er bekam moderne Panoramawagen, einheitlich gestaltet und dazu einen Servicewagen. Das Essen konnte nun am Platz serviert werden. Vier Garnituren bildeten je zwei Züge, die in die beiden Richtungen fahren. 2003 fusionierten die seit Jahren defizitäre FO und die BVZ zur Matterhorn Gotthard Bahn. Jetzt gab es nur noch zwei Partner, die den Glacier Express betrieben. Mit der

Gründung der Glacier Express AG, die zu je 50 Prozent der MGB und der RhB gehören, wird der Zug von einer eigenen Organisation gemanagt.

Immer wieder kommt es in der alpinen Region zu Naturereignissen. Im Sommer 1987 zum Beispiel wurde die Strecke wegen eines Hochwassers zwischen Ilanz und Disentis unterbrochen. Über zwei Monate mussten Ersatzbusse die Verbindung herstellen. Das zuverlässige Personal hatte mit dem Umladen jede Menge zu tun. 1991 kam bei Randa der Berg herunter. Auch hier halfen Busse aus. 2010 musste ein Fahrgast bei einem Unfall das Leben lassen. In einer Kurve bei Fiesch waren drei Wagen entgleist.



Gemütlichkeit von Anno dazumal.



St. Moritz, das Ziel des Glacier Express. Links im Hintergrund Badrutts Palasthotel, rechts daneben das Grand Hotel, vorne am Seeufer liegt der Bahnhof.

Ab 2008 wurde das Angebot des Glacier Express auf die Strecke Zermatt-St. Moritz reduziert. Ein Zugpaar allerdings verkehrte noch zwischen Zermatt und Davos über Filisur. Dieses Angebot wurde aber 2013 zurückgezogen. 2019 wurde mit der Excellence Class eine neue Luxusklasse eingeführt.

Von Zermatt nach Brig

