

# Happy Birthday, Glacier-Express

Mit der Glacier-Express-Strecke haben Eisenbahnpioniere ein Meisterwerk geschaffen

Am 25. Juni 1930 reisten die ersten Passagiere quer durch die Alpen von Zermatt nach St. Moritz. Dieses Jahr feiert der Glacier-Express sein 75-Jahr-Jubiläum.

• VON PATRICIA WOLF

Wenn der Glacier-Express seinen 75. Geburtstag feiert, interessiert sich die ganze Welt dafür. Journalisten von Amerika bis Asien reisten vergangenes Wochenende in die Schweiz und liessen sich vom Glacier-Express und dessen eindrucksvoller Streckenführung begeistern. Ein Fotosujet folgte dem anderen. Im Banne unzähliger Impressionen kamen die internationalen Journalisten aus dem Staunen respektive aus dem Fotografieren nicht mehr heraus. Da reihte sich Canon an Nikon und Minolta, ein Objektiv länger als das andere, versteht sich. Jeder mit dem Ziel, einen persönlichen Schnappschuss zu erzielen. Die Faszination der ausländischen Kollegen verfehlte selbst beim einheimischen Schreiberling nicht seine Wirkung und öffnete diesem von Neuem die Augen für die Pracht, welche er sozusagen gleich vor der Haustüre vorfindet.

## Eine Meisterleistung

Zweifellos. Der Glacier-Express ist weltweit bekannt. Doch was macht ihn eigentlich so besonders? Zum einen sind es die imposanten Naturlandschaften mit all ihren Gegensätzen, welche der Glacier-Express durchquert. Zum anderen aber vor allem die bahntechnische Meisterleistung, welche beherrzte Pioniere mit den einfachen Möglichkeiten der Jahre 1890 bis 1930 erbrachten. Der Bau eines durchgehenden Trassees vom Wallis über Uri nach Graubünden dauerte mehr als drei Jahrzehnte. Dabei mussten die Topografen und Ingenieure tief in ihre bahntechnische Trickkiste greifen: Mit Hilfe von Kehrtunnels, Schleifen, Brücken und Viadukten trotzten sie der Natur die geplante Route ab.

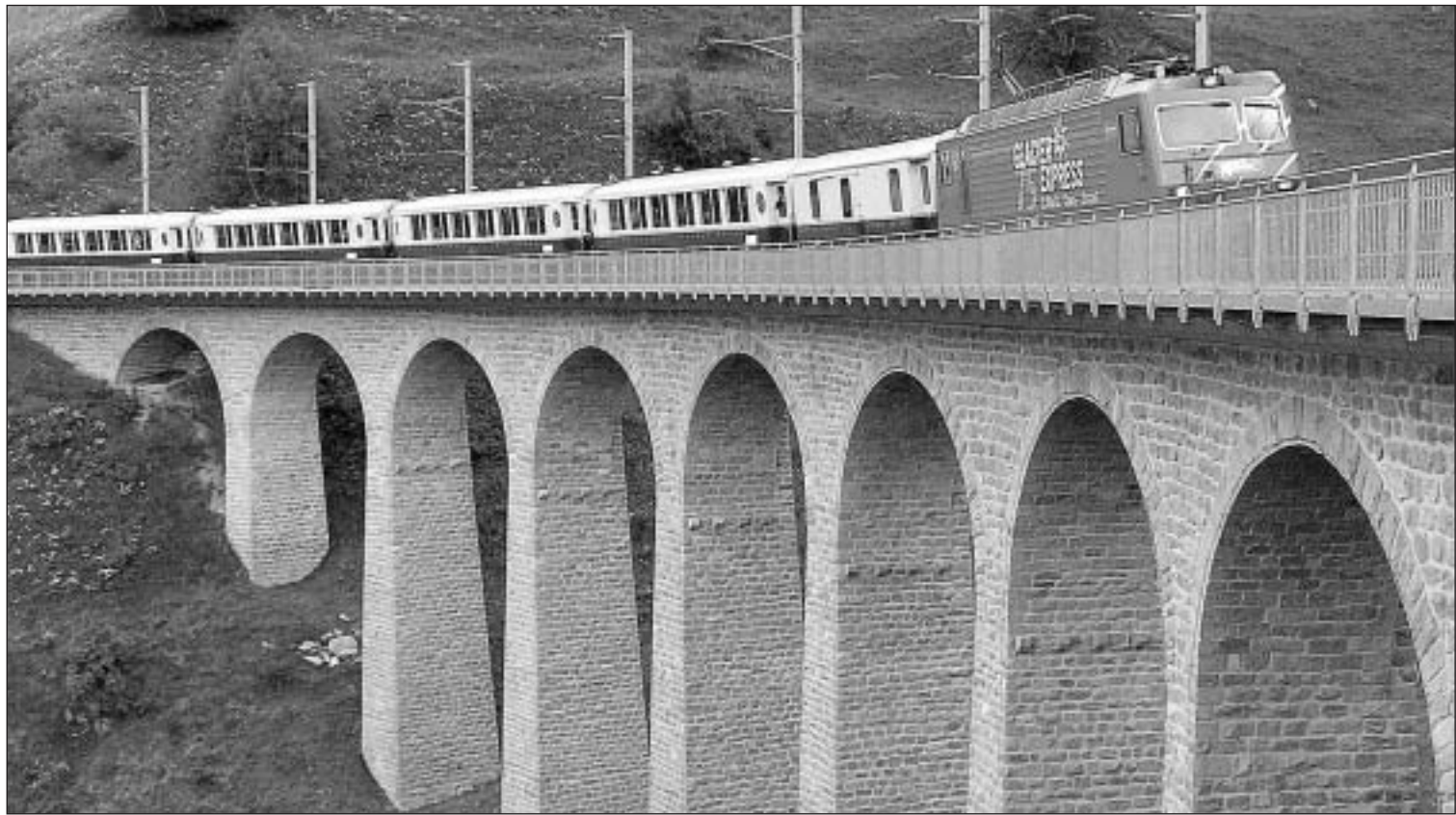
Über 291 Brücken und 91 Tunnels führt die Glacier-Express-Strecke. Vorbei an blühenden Bergwiesen, verträumten Dörfern, rauschenden Wildbächen, verschneiten Berggipfeln und steil abfallenden Felswänden. Uralte Steinbrücken zeugen vom regen Handelsverkehr vergangener Zeiten. Um die steilsten Abschnitte zwischen Stalden und Zermatt mit 125 Promille (125 Meter Steigung auf einem Kilometer) sowie am Oberalppass bewältigen zu können, klinken sich die Zahnradlokomotiven in die Zahnstange ein, die zwischen den Schienen montiert ist.

## Totgesagte leben länger

Aufgrund der extremen klimatischen Bedingung konnte die Strecke zwischen Realp und Oberwald zu Beginn der Glacier-Express-Ära nur während der Sommersaison betrieben werden. Deshalb wurde zwischen diesen beiden Destinationen der Furka-Basistunnel gebaut, welcher 1982 eingeweiht wurde. Bis dahin hatte die Reise mit dem Glacier-Express von St. Moritz nach Zermatt knapp elf Stunden in Anspruch genommen, seit der Erstellung des Tunnels und mit der Anschaffung moderner Lokomotiven dauert die 291 Kilometer lange Fahrt mittlerweile noch sieben Stunden 30 Minuten.

Mit der Inbetriebnahme des Furka-Basistunnels wurde die alte Bergstrecke nicht mehr mit dem Glacier-Express befahren, und der Abbruch war bereits beschlossene Sache. Doch Eisenbahn-Enthusiasten verhinderten dies und gründeten 1983 den Verein Furka-Bergstrecke. Mit bescheidenen Mitteln begannen sie Bahnanlagen und Rollmaterial instand zu stellen. 1990 gelang es sogar, die von der Furka-Oberalp-Bahn 1947 nach Vietnam verkauften Dampflokomotiven zurückzuholen und wieder betriebsfähig zu machen. Und so kämpft sich wie zu Grossvaters Zeiten auch heute noch die schnaubende Dampflokomotive von Realp nach Gletsch hoch.

Als spektakulärstes Bauwerk der Furka-Bergstrecke gilt die Steffen-



Im Land der Viadukte: der Glacier-Express beim Überqueren des Bugnei-Viadukts.

Bilder Patricia Wolf

bachbrücke, welche für die Wintermonate zum Schutz vor Lawinen an die Bergflanken zurückgezogen und im folgenden Frühjahr wieder passierbar gemacht wird. Der Unterhalt der Strecke erfordert jährlich rund 16 500 Frondienst-Stunden. 4950 Stunden davon werden allein für die Schneeräumung sowie Wintermassnahmen aufgewendet, denn im Mai gilt es rund 100 000 Kubikmeter Schnee bei Höhen von bis zu 18 Meter zu räumen. Der Verein Furka-Bergstrecke zählt heute rund 7000 Mitglieder, welche die Dampfbahn Furka-Bergstrecke mit Mitgliederbeiträgen, Spenden und Frondienstarbeiten unterstützen. Die nimmermüden Frondienstler haben sich bereits ein weiteres Ziel gesteckt: Die Strecke von Gletsch nach Oberwald soll in den nächsten Jahren wieder aufgebaut und betriebsfähig hergerichtet werden.

## Für die Zukunft gesorgt

Doch zurück zum Glacier-Express. Im Jahr 2000 erreichte der Glacier-Express eine Rekordfrequenz mit über 250 000 Fahrgästen. Seither sind die Passagierzahlen leicht rückläufig. Die Partnerbahnen Rhätische Bahn und Matterhorn-Gotthard-Bahn führen dies auf globale Ereignisse wie Sars oder den Irak-Krieg, aber auch auf die negative wirtschaftliche Situation zurück. Gründe für den Rückgang seien jedoch auch in der Produktequalität zu suchen. Diesem Umstand wollen die Verantwortlichen nun Abhilfe schaffen: Ab Juni 2006 wird ein völlig neuer Panorama-Glacier-Express auf die Reise zwischen St. Moritz und Zer-

matt geschickt. Noch bequemer, noch moderner, noch exklusiver: Nach diesem Motto wurde die neue Ausführung des langsamsten Schnellzuges konzipiert. Die Betreiber des Glacier-Express blättern dafür 60 Millionen Franken auf den Tisch – so viel kosten nämlich die vier vollständig neuen Zugkompositionen mit je fünf Panoramawagen und neuem Servicewagen. «Haben Sie eigentlich zu viel Geld?», fragte Moderator und Kabarettist Flurin Caviezel ziemlich unverhohlen den Direktor der Rhätischen Bahn, Erwin Rutishauser, am internationalen Medienanlass. «Nein, ganz und gar

nicht», lautete die Antwort. Doch bei einem touristischen Angebot mit dieser Reputation erwarte der Kunde einen entsprechenden Standard und eine Superleistung. Und dies werde mit dem neuen Glacier-Express geboten.

Die kleine Rote kann aber durchaus mal blau sein. Während diesem Sommer wird die Öffentlichkeit nostalgische Fahrten mit dem Alpine Classic Pullmann Express auf der Glacier-Express Strecke antreffen. Eigens dafür liess die Rhätische Bahn die Krokodil-Lok Ge 6/6 I 412 vom traditionellen Braun ins Königsblau umspritzen. Das neue Kleid harmoniert nun mit dem

Blau-Beige der Pullmann-Wagen. Die Reaktionen auf das neue Outfit sind jedoch geteilt: So gross das Entzücken bei den einen, so ausgeprägt das Entsetzen bei den anderen – vor allem bei den eingefleischten Eisenbahnern. Wem die kitschig-schönen Sofasessel in den schillernden Farben der Pullmann-Wagen weniger zusagen, muss dennoch nicht auf die Romantik der guten alten Zeit verzichten. Der Nostalgie-Glacier-Express mit dem schlichten Holzbank-Interieur hat ebenfalls seine Reize. Die Sitzplätze auf den Jubiläumszügen sind jedenfalls heiss begehrt.



125 Promille Steigung: Um den höchsten Punkt der Strecke auf dem Oberalppass zu erreichen, ist ein Zahnstangensystem nötig.



Nichts für Puristen: Die Krokodil-Lok Ge 6/6 I 412 wurde vom traditionellen Braun ins Königsblau umspritzt.

## Zahlen und Fakten

- 1889 Eröffnung der ersten Linie der Rhätischen Bahn Landquart-Klosters.
- 1891 Eröffnung der Zahnradbahn Visp-Zermatt.
- 1903 Eröffnung der Albulalinie der Rhätischen Bahn Thusis-Celerina (1904 bis St. Moritz).
- 1912 Eröffnung der Linie Disentis-Ilanz.
- 1926 Eröffnung der Furka-Oberalp-Bahn Brig-Disentis.
- 1930 Inbetriebnahme des Glacier-Express zwischen Zermatt und St. Moritz.
- 1982 Eröffnung des Furka-Basistunnels und damit ganzjährige Verbindung zwischen Zermatt und St. Moritz.
- 1993 Neues Zeitalter mit dem Panorama-Zugs-Paar 903/905.
- 2000 Einführung des Alpine Classic Pullmann Express während des Sommers.
- 2005 feiert der Glacier-Express sein 75-Jahr-Jubiläum.