



Informationen für Bahninteressierte

25. Juni 1930 Die erste Fahrt

Die drei Bahnen Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ), die Furka-Operalp-Bahn (FO) und die Rhätische Bahn (RhB) setzen ihre besten Fahrzeuge ein:

- die RhB ihren ABs C4ü61, der noch heute als Salonwagen in Betrieb stehende AS 1161, und einen 2./3.Klasswagen der Serie 604-607,
- die BVZ einen 1. & 2.Klassewagen mit Salonabteil,
- die FO einen C4ü 260,
- dazu gesellt sich ein neuer durch MITROPA in Neuhausen bestellter Speisewagen (der heutige «Gourmand»-Wagen 3812).

Der Salonwagen 61 (heute 1161), den die RhB für die Jungfernfahrt einsetzte, war für den täglichen Betrieb über die Zahnstangenrampen zu schwer. Deshalb wurden die nur 14 t schweren AB4ü für den Glacier Express verwendet. Von Beginn an führten die Züge immer auch Wagen der dritten bzw. ab 1956 der zweiten Wagenklasse mit.

Elektrifizierung

Zwischen Zermatt und Brig sowie Disentis – St. Moritz war der Glacier Express vom ersten Tag an elektrisch betrieben. Die Strecke Brig – Disentis wurde erst ab dem 1. Juni 1941 elektrifiziert. Bis zu diesem Datum verkehrten die Züge auf diesem Streckenabschnitt mit Dampflokomotiven.

Ab 1931 wurden, wenn möglich Wagen mit geschlossenen Plattformen und mit Faltenbälgen eingesetzt. Die von Mitropa 1929 und 1930 in Betrieb gesetzten Speisewagen konnten nur auf dem Abschnitt der Rhätischen Bahn bis und ab Disentis eingesetzt werden. Denn die FO verkehrte bis 1942 noch im Dampfbetrieb. Die Triebfahrzeuge waren in den 1930er Jahren die Krokodile der RhB, die Dampfloks der FO und die «kleinen Krokodile» der VZ.

1947, mit der Wiederaufnahme des Zugbetriebs nach dem Zweiten Weltkrieg, konnte durchgehend elektrisch gefahren werden. Der Speisewagen fuhr bis Oberalpsee bzw. Andermatt durch, wo er auf den Gegenzug umgestellt wurde.

Leichtwagen und Furka-Basistunnel

Ab 1961 wurden Leichtstahl- und Leichtmetallwagen eingesetzt. Ab 1968 verkehrte der Zug, abgesehen vom Speisewagen, vollständig mit solchen Wagen.

1982 ermöglichte die Eröffnung des Furka-Basistunnels den ganzjährigen Betrieb. Seither ist aber den Fahrgästen der Blick auf den Rhonegletscher nicht mehr möglich. Diese alte Bergstrecke ist heute im Besitz der Dampfbahn Furka-Bergstrecke, die sie etappenweise wieder in Betrieb nahm. Am 12. August 2010 konnte nach einer 28-jährigen Pause erstmals wieder diese Gebirgsstrecke durchgehend befahren werden. Dabei kommen ausschliesslich historische Lokomotiven und Wagen zum Einsatz.

Panoramawagen und Excellence Class

1993 kam in der ersten Wagenklasse erstmals eine vollständig aus Panoramawagen gebildete Komposition zum Einsatz. Nach der Beschaffung weiterer Panoramawagen konnten ab 2006 mehrere Zügeinheiten mit Panoramawagen auch in der zweiten Klasse angeboten werden.



Ab 2019 wurde im Zugpaar 902/903 zwischen Zermatt und St. Moritz ein Wagen der Excellence Class mitgeführt. Dazu wurden die Wagen Bp 2538 (RhB) und 4068 (MGB) umgebaut und neu als Aps 1321 und 4046 bezeichnet. Diese Wagen verfügen über 20 neue Sitze an Zweiertischen und eine Bar. Der Faltenbalgübergang am Ende der Bar entfällt, da die Wagen der Excellence Class stets an einem Ende der Garnitur eingereiht sind. Die Wagen wurden von der Schweizer Designfirma NOSE gestaltet und in den eigenen Werkstätten der RhB umgebaut. Von aussen sind diese Wagen an zusätzlichen goldenen Schrägstreifen zu erkennen.

Zum 90-Jahr-Jubiläum 2020 wurden auch alle Panoramawagen der 1. und 2. Klasse neu designt und mit einem neuen Infotainmentsystem ausgerüstet.