



## Die legendäre Eisenbahn durch die Alpen

Acht Jahre nachdem erstmals ein Luxuszug von Paris nach Konstantinopel fuhr, eröffnete im Juli 1891 in den Schweizer Alpen eine Bahnlinie hoch hinauf ins Mattertal nach Zermatt. Im Gegensatz zum Orient-Express, der entlang der einfachsten Topografie gebaut wurde, war bereits diese erste Teilstrecke des Glacier Express eine Meisterleistung der alpinen Ingenieurskunst. In der Tradition dieser Visionäre der Eisenbahn wurde die 291 Kilometer lange Strecke weiterentwickelt. Sie führt durch insgesamt 91 Tunnels, über 291 Brücken und tiefe Schluchten, unterhalb von schneebedeckten Berggipfeln durch und entlang von idyllischen Bergdörfern und Alpweiden – quer durch das Herz der Schweiz.

Die Albula-Strecke mit dem berühmten Landwasserviadukt von Chur nach St. Moritz, die heute zum UNESCO-Weltkulturerbe gehört, wurde im Juli 1904 eingeweiht. Nochmals acht Jahre später folgte der Abschnitt von Chur nach Disentis entlang dem Vorderrhein, diesem mystischen Fluss, der schon in der Antike als «Vater Rhein» verehrt wurde. Wegen des ersten Weltkriegs mussten die Bauarbeiten eingestellt werden. Der letzte Abschnitt über zwei Pässe zwischen dem Wallis, Uri und Graubünden eröffnete erst im Juli 1926.

### Die Geburt des Glacier Express

Am Morgen des 25. Juni 1930 reisen schliesslich die ersten 70 geladenen Gäste in 11 Stunden vom Fuss des Matterhorns ins mondäne St. Moritz. Nach 40 Jahren Planung und Bauzeit ist die spektakulärste Zugfahrt der Alpen und durch das Herz der Schweiz fertiggestellt. Doch der Mythos des Glacier Express hat damit erst begonnen und die Erfolgsgeschichte geht weiter bis heute. Denn das grandiose Bauwerk der Vorfahren ist ein Vermächtnis zur touristischen Exzellenz bis in die Gegenwart.

In den 30er Jahren des letzten Jahrhunderts liegen die Passagierzahlen zwischen Juli und September bei gut 20'000 Gästen. Ein Winterbetrieb ab Oktober ist aufgrund der grossen Schneemengen und der damit verbundenen Lawinengefahr auf der Furka-Strecke noch nicht möglich. Als der 2. Weltkrieg Europa ins Elend stürzt und die internationalen Gäste ausbleiben, muss der Betrieb erneut bis 1946 eingestellt werden.

### Ein touristisches Wahrzeichen der Schweiz

1968 erhält der Zug seine charakteristische Farbe und wird in ein einheitliches Rot getaucht. Ansonsten bleibt es ruhig auf der Bahnstrecke. Das Nachkriegseuropa baut Autobahnen und frönt dem Individualverkehr. Erst 1980 erkennt der Direktor der Schweizer Verkehrszentrale in Nordamerika den grossen Wert des Glacier Express für den Tourismus. Viele Amerikaner wollen in den Ferien nicht nur einen einzigen Ort entdecken, sondern bequem den gesamten Alpenraum erleben. Er ermutigt die Touristiker in St. Moritz und Zermatt sowie alle beteiligten Bahnen und sogar die Swissair zu einem Ausbau des Glacier Express mit neuen Reiseangeboten.

Als im Juni 1982 der Furka-Basistunnels eröffnet und damit die ganzjährige, lawinensichere Verbindung zwischen dem Wallis und Graubünden möglich ist, führt der Glacier Express den ganzjährigen Betrieb ein. Der Glacier Express wird neu entdeckt: in seinem Winterkleid als Fahrt durch die glitzernden Schneelandschaften. Oder im Herbstlicht durch die orange leuchtenden Lärchenwälder. Als Blustfahrt in den Bergfrühling.

Die Reportage des Schweizer Dokumentarfilmers Roman Brodman über «Den langsamsten Schnellzug der Welt» führt 1983 zu einer unerwarteten Nachfrage. Zahlreiche Veranstalter nehmen den Glacier Express in ihre Programme auf. Die Passagierzahlen steigen auf über 73'000. Der legendäre St. Moritzer Kurdirektor Hanspeter Danuser gibt auf dem New Yorker Empire State Building ein Ständchen mit dem Alphorn und verschafft sich so Zugang in die amerikanischen



Fernsehstudios. Hauptthema ist der Glacier Express. Die Passagierzahlen steigen 1984 auf 90'000. Ab 1985 verkehren in jede Richtung zwei weitere Glacier-Expresszüge. Als Ergänzung zur Originalstrecke fährt neu ein Glacier Express ab Davos. So wird im Sommerhalbjahr die grosse Nachfrage besser abgedeckt. Auf der Titelseite der New York Times erscheint eine Story mit dem berühmten schrägen Glas, aus dem auch bei 12% Steigung kein Tropfen über den Rand schwappt. Die Passagierzahl verdoppelt sich innerhalb eines Jahres auf 184'000 Fahrgäste.

### **Ein Gebirgszug im Bann der Naturgewalten**

Der Vorderrhein überschwemmt im Juli 1987 die Bahnlinie bei Trun und durchflutet zwei Tunnels. Der Streckenabschnitt muss während drei Monaten mit Postautos umfahren werden. Die Mitarbeitenden der Rhätischen Bahn helfen den Fahrgästen das Gepäck umzuladen. Schweizer Servicequalität in einer Ausnahmesituation. Im Februar 1990 bläst der Sturm Vivian auf dem Oberalppass einen 120 Tonnen schweren Zug des Glacier Express um. Glücklicherweise verletzt sich niemand. Die Fahrgäste verbringen nach diesem Schreck lediglich eine feuchtfröhliche Nacht in einem Militärlager, bis die Rettungskolonnen eintrifft. Durch einen Bergsturz bei Randa im Frühling 1991 wird die Bahnstrecke Brig – Zermatt unterbrochen. Wiederum können die Passagiere dieses Teilstück mit Bussen umfahren. Im September 1993 überflutet ein Hochwasser die Strecke bei Brig. Der Glacier Express bleibt verschont, kann aber nicht mehr durchgehend verkehren. Die Naturkatastrophen schaden dem Renommee des Glacier Express nicht. Im Gegenteil, sie stärken seinen Mythos als Meisterleistung einer weitsichtigen Ingenieurskunst.

### **Innovationen und Modernisierung**

Während in den 90er Jahren viele Bahnunternehmen ihren Betrieb automatisieren, verbessert der Glacier Express die Reisequalität kontinuierlich. Ab 1991 erklären Features ab Tonband die Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke. Die Passagierzahlen steigen weiter auf 237'000 Personen. 1993 läuten die ersten Panoramazüge ein neues Zeitalter ein. Die Züge bestehen aus einem nostalgischen Speisewagen und 5 Panoramawagen, die bis zur Decke verglast sind und so eine Panoramansicht für alle Gäste garantieren. Das italienische Designstudio Pininfarina gestaltete die neuen Panoramawagen. Die Passagierzahlen überschreiten 1994 erstmals die Marke von einer Viertelmillion Gäste. Damit ist diese Panoramareise zu einem der erfolgreichsten und bekanntesten Eisenbahnerlebnisse im weltweiten Tourismus aufgestiegen. Der Glacier Express ist nun auf allen 5 Kontinenten buchbar. Neben den treuen Gästen aus der Schweiz, Deutschland und den USA entdecken immer mehr asiatische Passagiere die legendäre Zugfahrt, «The Window to the Swiss Alps».

### **Weichenstellungen für die Zukunft**

Um weiterhin höchste Qualität zu bieten, bestellt der Glacier Express 24 neue Panoramawagen für alle Reiseklassen. Zudem wird ein neues Gastronomiekonzept eingeführt. Die Essen werden nun am Sitzplatz serviert und die bewährte Frischküche à la carte wird ausgebaut. Nach dem Rekordjahr 2008 mit 260'000 Gästen sinken die Passagierzahlen in den Folgejahren wegen der weltweiten Finanzkrise, der Bankenkrise und der Eurokrise. Im Sommer 2015 lancieren die beiden Bahnen ein Projekt, das den Glacier Express wieder in die Erfolgsspur zurückführt. Ende 2016 wird auf glacierexpress.ch ein neuer Webshop zur einfacheren Buchung von Sitzplätzen und Tickets eingeführt. 2017 wird die Tochtergesellschaft Glacier Express AG mit Sitz in Andermatt offiziell gegründet.

### **Das Vermächtnis einer exklusiven Tradition: Excellence Class**

Im Winter 2019 lanciert Glacier Express die Excellence Class. Dieses neue touristische Premium-Angebot ist für Reisende, die exzellenten Service und Komfort à la Orient-Express erleben wollen. Zwei Wagen werden vollständig neu designt und in den eigenen Werkstätten nach den Plänen



des Schweizer Designstudio NOSE umgebaut. Das Interieur ist von noblen Berghotels inspiriert und mit hochwertigsten Materialien umgesetzt. Die Abdeckungen sind aus Quarzit und Wandverschalungen aus massivem Nussbaumholz. Über der Bar pendelt in den Kurven ein Kronleuchter aus Kristallglas, darüber dreht sich in den Kehrtunnels eine Kompasskuppel im Kreis. Die elektrischen Schalensitze sind aus beigem Leder und edlem Stoff in Gletscherfarben gefertigt. Der Mittelstreifen der Decke und eine abstrakte Berglandschaft sind blattvergoldet. Die Fahrgäste sitzen in Ledersesseln direkt am Fenster, ein Tête-à-Tête am Zweiertisch und der Concierge serviert zur Begrüssung Champagner und eine Apéroplatte, gefolgt von einem 5-Gang-Menu inklusive Weinbegleitung. Für die Excellence Class wird der Glacier Express mit dem «Travel Top Award» des Lifestyle-Magazins Monocle und dem «Milestone» ausgezeichnet. Im Hinblick auf das 90-Jahr-Jubiläum von 2020 wurden auch alle Panoramawagen der 1. und 2. Klasse komplett überarbeitet und mit einem modernen Infotainmentsystem in acht Sprachen ausgerüstet. Im Speisewagen und bei den Einstiegstüren ist es seither wieder möglich, das Fenster zu öffnen und so die Berglandschaft spiegelfrei zu fotografieren.

Die Reise geht weiter, doch die Exklusivität bleibt. Der Glacier Express ist seiner Tradition aus der Pionierzeit der Eisenbahn verpflichtet, als das Reisen noch eine unvergessliche Reise war.