

Zeitschrift: Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer
Herausgeber: Auslandschweizer-Organisation
Band: 14 (1987)
Heft: 2

Artikel: Der Glacier-Express : 271km: 7 ½ Stunden...
Autor: Wüthrich, Georges
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-910455>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

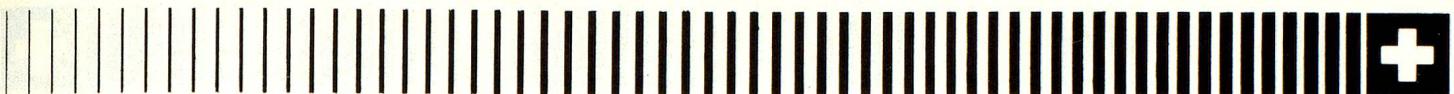
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Der Glacier-Express

271 km: 7½ Stunden...

Seit der Eröffnung des Furkatunnels schlägt der Glacier-Express Jahr für Jahr Rekorde. Wie ein Magnet zieht dieser zu neuem Leben erweckte Traditionszug, der schon in den dreissiger Jahren St. Moritz und Zermatt miteinander verband, Reisende aus aller Welt an.

Der Glacier-Express durchquert entlang der West-Ost-Alpenfurche und am Fusse der mächtigen Viertausender Gletscherlandschaften aus dem Bilderbuch. Der «langsamste Express der Welt» braucht für seine 271-Kilometer-Fahrt über 291 Brücken und durch 91 Tunnel siebeneinhalb Stunden.

Die Zahl von Reisenden, die den Glacier-Express frequentieren, steigt sprunghaft: 130 000 zählte man im Betriebsjahr 1986.

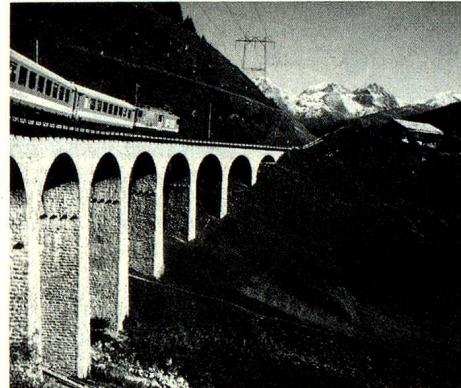
Das Geheimnis des Erfolges: die Eröffnung des Furkatunnels, die die Ausdehnung auf den Winterbetrieb ermöglichte, und nicht zuletzt geschicktes Marketing: «Der Glacier-Express als selbständiges Produkt mit eigenem Schriftzug». «Der Glacier-Express als Topangebot führender Reiseveranstalter in Europa, USA und Japan». Dies sind Stichworte, die auf eine Vermarktung schliessen lassen, die man sonst nur bei Konsumartikeln kennt. Bücher, Schlüsselanhänger, Wein aus schrägen Gläsern (die Maximalsteigung am Oberalp beträgt fast 18 Prozent), Urkunden für Reisende, die die ganze Strecke bewältigen, sind andere.

«Für gute Bahnprodukte kann ebenso erfolgreich ein Markt geschaffen werden wie für Konsum- oder Industriegüter», meint dazu Claudio Casanova, der Chef des kommerziellen Dienstes der Rhätischen Bahn (RhB), die zusammen mit der Furka-Oberalp-Bahn (FO) und der Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ) diesen Traditionszug betreibt. Auf der anderen Seite bietet der Glacier-Ex-

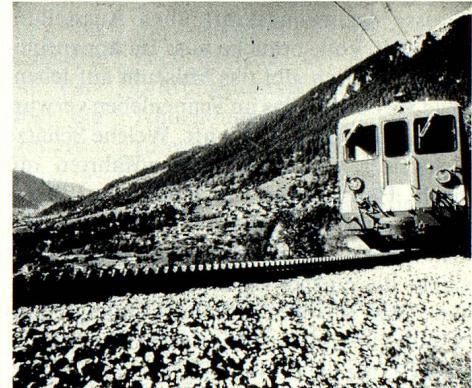
press Vorzüge, die allein für sich sprechen: Da ist die Reise durch einen Kulturräum, in dem europäische Geschichte geschrieben wurde und dem grosse historische Namen entstammen. Etwa der Gomser Matthäus Schiner, der die Eidgenossen in Marignano hineinritt und dem 1521 bei der Papstwahl im zehnten Wahlgang nur eine Stimme fehlte. Oder, etwas profaner, Cäsar Ritz aus Niederwald im Goms, der Begründer der gleichnamigen, weltberühmten Hotelketten...

Da ist aber auch die faszinierende Alpenlandschaft, in der der Reisende die grossen Ströme Rhone und Rhein noch als muntere Bergbäche erlebt. Eine Alpenlandschaft aber auch, die teils schon so südlich liegt, dass an deren Südhängen sogar das Gewürz Safran wächst.

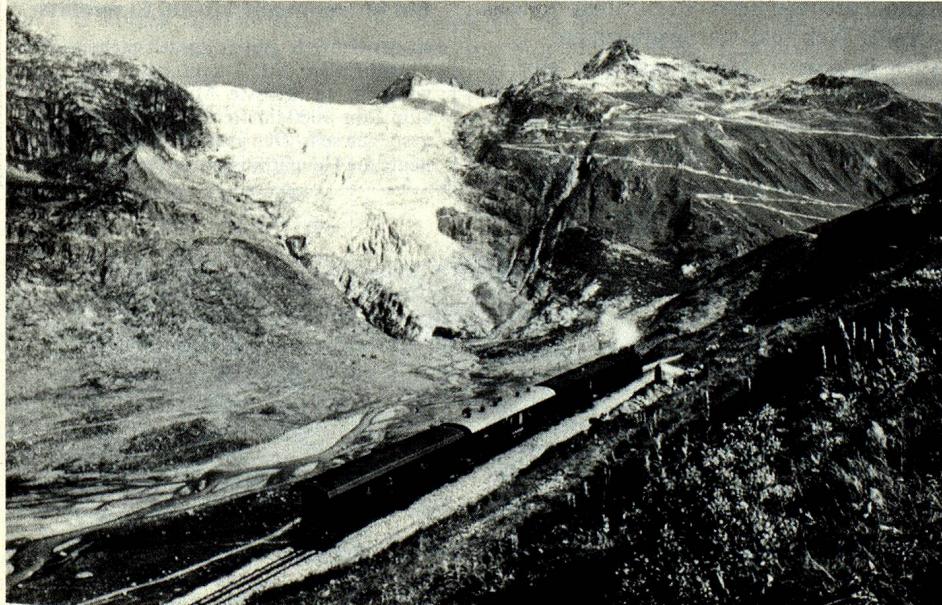
Kein Wunder, wird auch in den stilvollen Speisewagen, die im Glacier-Express mitge-



Oberalpstrecke.



Der Glacier-Express auf der Zahnstange oberhalb Fiesch im Oberwallis.



Eine historische Aufnahme: Der Glacier-Express auf der nun stillgelegten Bergstrecke vor dem Rhonegletscher.

führt werden, aus Tradition gut gekocht. Etwa im Waggon-Restaurant 3814 der RhB, Baujahr 1928, wo der St. Moritzer Küchenchef André Troxler «nur zum Plausch und als beruflichen Ausgleich» für einmal nicht in der Grossküche, sondern in der anderthalb Meter kleinen Kombüse sein spezielles «Filet im Teig» brät. Wo aber auch die drei Mann starke Kellnerbrigade auf schwankendem und schüttelndem Untergrund wahre Akrobatenakte vollführen muss, um Speis und Trank heil an die Tische bringen zu können.

So erfreulich die steigende Nachfrage auch ist, sie schafft für die drei Bahnen oft schier unlösbare Probleme. So muss der Glacier-Express in jeder Richtung täglich bis viermal geführt werden. Zudem können im Zahnstangenbetrieb an den Steilstrecken am Oberalp an die Lokomotiven nur maximal fünf Wagen und der Speisewagen angehängt werden.

Georges Wüthrich