

Zeitschrift: Zeitlupe : für Menschen mit Lebenserfahrung
Herausgeber: Pro Senectute Schweiz
Band: 83 (2005)
Heft: 4

Artikel: In einem Zug vom Engadin zum Matterhorn
Autor: Staat, Yvonne
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-724042>

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: 30.01.2026

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

In einem Zug vom Engadin zum Matterhorn



BILD: JECK/ARCHIV MGBAHN

Oberhalb von Oberwald: Mit Volldampf über Furka und Oberalp.

75 Jahre Glacier Express:

Am 25. Juni 1930 reisten die ersten Passagiere quer durch die Alpen von Zermatt nach St. Moritz. Der Eröffnung der Gebirgsbahn ging eine spannende Baugeschichte voraus. Und beinahe wären die Bohrmaschinen ganz im Tunnel stecken geblieben.

VON YVONNE STAAT

Im Jahre 1886 hatte der Lausanner Bankier Charles Masson die Idee, eine schmalspurige Eisenbahn von Visp nach Zermatt zu bauen. In seinem Konzessionsgesuch an den Bundesrat schrieb er: «Die Zahl der Touristen, die jährlich das Zermatter Tal besuchen, beträgt bereits jetzt etwa 12 000...» Masson wollte noch mehr Alpenglück anlocken.

Begeisterte Erlebnisberichte von Bergsteigerpionieren lösten seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert einen wahren Boom aus. Die verschlafenen Bergnester St. Moritz und Zermatt verwandelten sich in den Goldenen Zwanzigern in mondäne Kurorte. Der Glacier Express ist ein Kind der europaweiten Faszination, welche die Alpen auslösten.

Ohne Visionäre wie Charles Masson wäre dieser Volltreffer des Schweizer Tourismus gar nicht erst möglich gewesen. Sie wechselten die holprigen Saumpfade



Reife Herren auf der Jungfernfahrt: Im Juni 1930 waren die ersten Fahrgäste auf Direktfahrt von St. Moritz nach Zermatt unterwegs.

gegen das massentaugliche Schienennetz aus, auf dem die Nachfolger der Erstbesteiger bis heute durchs Alpenpanorama gleiten. Der Bau eines durchgehenden Trassees vom Wallis über Uri nach Graubünden dauerte mehr als drei Jahrzehnte. Die Topographen und Ingenieure mussten tief in ihre bahntechnische Trickkiste greifen: Mithilfe von Kehrtunnels, Schleifen, Brücken und Viadukten trotzten sie der Natur die geplante Route ab.

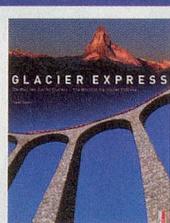
Dahinter steckte Schwerarbeit. Beispiel: der 5866 Meter lange Albulatunnel auf der Albula-Linie der Rhätischen Bahn. Zwischen 1898 und 1903 rückten 1300 Arbeiter aus dem Süden Italiens mit Stossbohrmaschinen dem harten Granitgestein zu Leibe. Pro Tag frasssen sie sich oft nur ein paar kümmerliche Zentimeter in den Felsen. Ende Juli 1900 rissen die Zähne der Bohrmaschine eine Wasserader auf. Feinster Sand überschwemmte die Stollensohle. An Arbeitsunterbruch dachte niemand. Stattdessen wateten die

Mineure knietief im eiskalten Schlamm. Unfälle gehörten dazu, da machte sich kein Arbeiter Illusionen. Insgesamt töten Überschwemmungen, niedergehende Steinplatten oder verfrühte Explosionen 16 Menschen. Ein hohes Risiko für minimalen Lohn: Die Mineure mussten sich für einen Elfstundentag mit 3.20 bis 3.50 Franken begnügen, für Maurer gabs 4.40 bis 5.50 Franken. Der Schlafplatz in den

primitiven Baracken samt Baukantine-essen kostete pro Tag und Nase 1.50 Franken. Unterm Strich blieb nicht viel übrig. Zum Vergleich: Damals kostete ein Kilo Käse 5.40 Franken, ein Paar Arbeiterschuhe 5.90.

Angespornt durch die Erfolge auf Bündner Seite, wollten die Bahnioniere in Uri und im Wallis ebenfalls Nägel mit Köpfen machen. Beim Versuch, der widerspenstigen Natur zwischen Brig und Disentis Schienen aufzuzwingen, entging die ehemalige Furka-Bahngesellschaft aber nur knapp einem Fiasko. Erster Stolperstein: der alte Furkatunnel, 1876 Meter lang. 1911 starteten die Bauarbeiten, ein Jahr später waren die Mineure gerade mal 200 Meter vorgerückt. Mit dem schwierigen Gestein hatte niemand gerechnet, auch nicht mit den Lawinen, die im Winter die Arbeiter unter sich begruben. Zwei Bauunternehmen verloren den Mut und gaben auf, das dritte schaffte dann im September 1915 den Durch-

DER ZUG IM BUCH



Pünktlich zum 75. Geburtstag erscheint der Jubiläumsband: Robert Bösch, Iso Camartin, Paul Caminada: *Die Welt des Glacier Express. The World of the Glacier Express.* Deutsch/Englisch. Mit 200 vierfarbigen Abbildungen. AS-Verlag, Zürich 2005, 78 Franken. Bestelltalon auf Seite 70.



BILD: SCHNEITER/ARCHIV MGBAHN

Tankstelle für durstige Lokomotiven: Wasserfassen an der Kreuzungsstelle Tschamut-Selva oberhalb von Sedrun.

bruch. Der Tunnel war gebaut, dafür war das Aktienkapital fast aufgebraucht.

Dann kam der Erste Weltkrieg. Die italienischen Arbeiter und französischen Ingenieure zogen ab, der Schienenstrang zwischen Andermatt und Disentis blieb zahnübrig zurück. Unterdessen war der französischen Aktiengesellschaft das Geld vollends ausgegangen, 1916 arbeitete niemand mehr an den halbfertigen Gleisen, 1923 kam der Bankrott der Furka-Bahngesellschaft. Neun Jahre lang rostete das Eisen vor sich hin, die Träume einer Verbindung Rhone-Rhein schienen gescheitert, bis sich 1925 die damalige Visp-Zermatt-Bahn, die Rhätische Bahn, einzelne Gemeinden und Kantone zusammenrauften, sich ein Herz fassten und die Gesellschaft Furka-Oberalp-Bahn gründeten. Der Bund sprach 3,2 Millionen Franken, die Bauarbeiten wurden wieder aufgenommen. Im Juli 1926 dampfte die erste Lok von Brig nach Disentis.

25. Juni 1930, die Premiere: Im Suvrettahaus in St. Moritz rüstete man sich zum grossen Fest mit Blaskapelle. In Zermatt startete frühmorgens der erste Glacier Express, im Sonntagsstaat, mit

Kurs in Richtung Bündner Empfangskomitee. Die drei beteiligten Bahngesellschaften Rhätische Bahn, Brig-Visp-Zermatt-Bahn und Furka-Oberalp-Bahn hatten ihre besten Gespanne zur offiziellen Eröffnungsfahrt nach Zermatt geschickt, Salon- und Speisewagen inbegriffen. Die Reise erforderte Sitzfleisch: knapp elf Stunden für 290 Kilometer. Erleichterung verschaffte da nur das Hin und Her zwischen den Fensterfronten, auf der Suche nach der besten Aussicht. Als 1941 auch die Strecke zwischen Brig und Disentis

elektrifiziert war, mussten die Fahrgäste nur noch zehn Stunden still halten.

Die Alpengucker, die Charles Massons ökonomischer Spürsinn bereits 1886 witterte, liessen sich nicht abschrecken: 1941 schaukelten 20 000 Fahrgäste auf den Gleisen zwischen Matterhorn und Piz Bernina. Heute sind bereits 250 000, die zum Doppelpack-Angebot greifen. 2007 entscheidet die Unesco, ob sie die Albula-Linie als Weltkulturerbe registrieren soll. Dann spricht sich der kleine rote Alpenexpress vielleicht noch mehr herum. ■

EIN REISEERLEBNIS DER BESONDEREN ART

Über 291 Brücken und durch 91 Tunnels tuckert die Bahn auf der 290 Kilometer langen Strecke zwischen Zermatt und St. Moritz. Für einen Weg braucht sie knappe acht Stunden. Ob die Reise einen Tag oder eine Woche dauern soll, bestimmt jeder selbst. Der Glacier Express wartet mit einer ganzen Palette an interessanten Pauschalangeboten (Bahn und Hotel) auf. Für den Sommer 2005 sind zudem spezielle Jubiläumsangebote mit modernen und historischen Zügen geplant. Für Eilige gibt es die Kurzvarianten Chur-Zermatt und Brig-St. Moritz.

Informationen zu den Pauschalangeboten und Fahrpreisen, zum Fahrplan, zur Reservation (obligatorisch und kostenpflichtig) sowie zur Anreise gibt es bei der Matterhorn-Gotthard-Bahn, Nordstr. 20, 3900 Brig, Telefon 027 927 77 77, Fax 027 927 77 79, Mail info@glacierexpress.ch, sowie bei der Rhätischen Bahn AG, Bahnhofstrasse 25, 7002 Chur, Telefon 081 288 61 00, Fax 081 288 61 01, Mail contact@rhh.ch, oder im Internet unter www.glaicerexpress.ch