

Zeitschrift: Zeitschrift für die Schweizer im Fürstentum Liechtenstein
Herausgeber: Schweizer-Verein im Fürstentum Liechtenstein
Band: - (1987)
Heft: 2

Artikel: Der Glacier-Express : 271 km: 7 1/2 Stunden...
Autor: Wüthrich, Georges
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-937775>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.01.2025

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

271 km: 7 ½ Stunden...

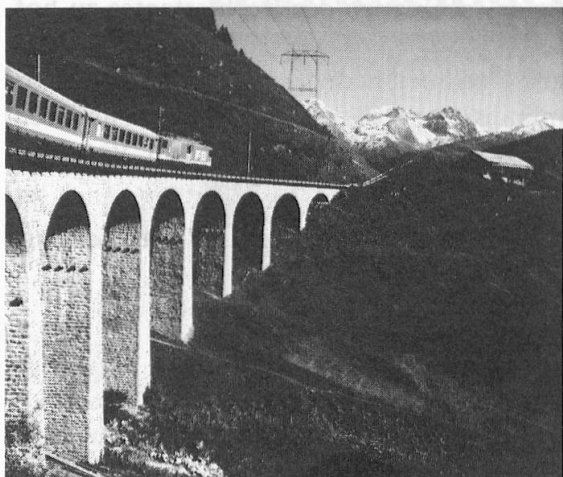
Seit der Eröffnung des Furkatunnels schlägt der Glacier-Express Jahr für Jahr Rekorde. Wie ein Magnet zieht dieser zu neuem Leben erweckte Traditionszug, der schon in den dreissiger Jahren St. Moritz und Zermatt miteinander verband, Reisende aus aller Welt an.

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: 130000 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.

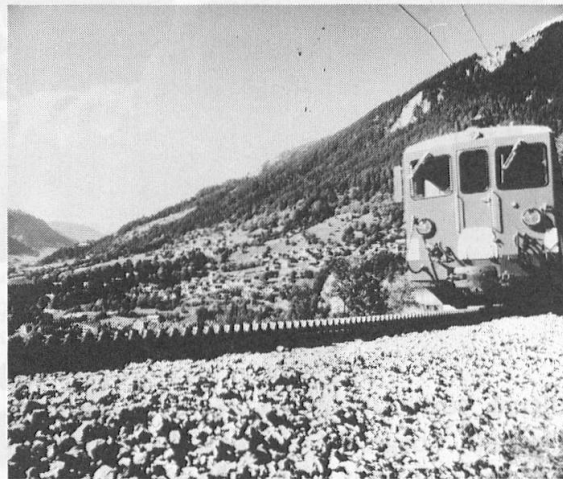
«Für gute Bahnprodukte kann ebenso erfolgreich ein Markt geschaffen werden wie für Konsum- oder Industriegüter», meint



Oberalpstrecke.

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-



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

press Vorzüge, die allein für sich sprechen: Da ist die Reise durch einen Kulturraum, 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 Hotelkette...

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 stillvollen Speisewagen, die im Glacier-Express mitge-

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



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

Vorstellen des CRUISING CLUB DER SCHWEIZ (CCS)

Der Cruising Club der Schweiz ist die nationale Organisation der Schweizer Yachtsportler zur See. Seine Aktivitäten sind in erster Linie auf Küste und Hochsee ausgerichtet. Er umfasst heute in der ganzen Schweiz ca. 4700 Mitglieder, davon haben rund 600 eigene Yachten auf See, andere fahren mit den 4 Schulschiffen des Clubs, wieder andere gehen mit Freunden oder chartern selbst Schiffe. Der Club offeriert verschiedenste Dienstleistungen zur Ausübung des Sports, aber auch Ausbildungs-

möglichkeiten und vertritt die Interessen der Schweizer Yachteigner gegenüber in- und ausländischen Behörden.

In den einzelnen Regionen der Schweiz haben sich die Clubmitglieder zu sogenannten Regionalgruppen zusammengeschlossen. In diesen findet insbesondere die theoretische Ausbildung statt, ebenso werden Vortrags- und Filmabende und andere lokale Anlässe durchgeführt.

Der Club verfügt auch über ein eigenes Informationsbulletin für seine Mitglieder.

Anfragen sind zu richten an
Sekretariat CCS: Marktgasse 9
Postfach 3056, 3000 Bern 7