

Zeitschrift: SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: 7 (1933)
Heft: 7

Artikel: Gletscherbummel im Glacier-Express St. Moritz-Zermatt
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-780829>

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

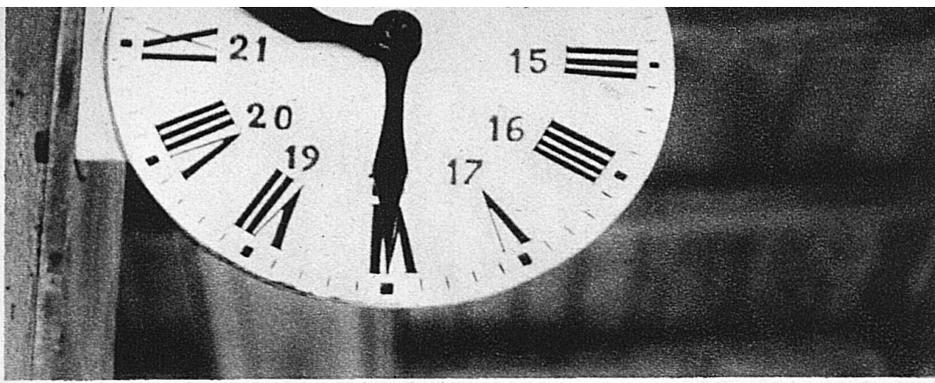
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 22.01.2025

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



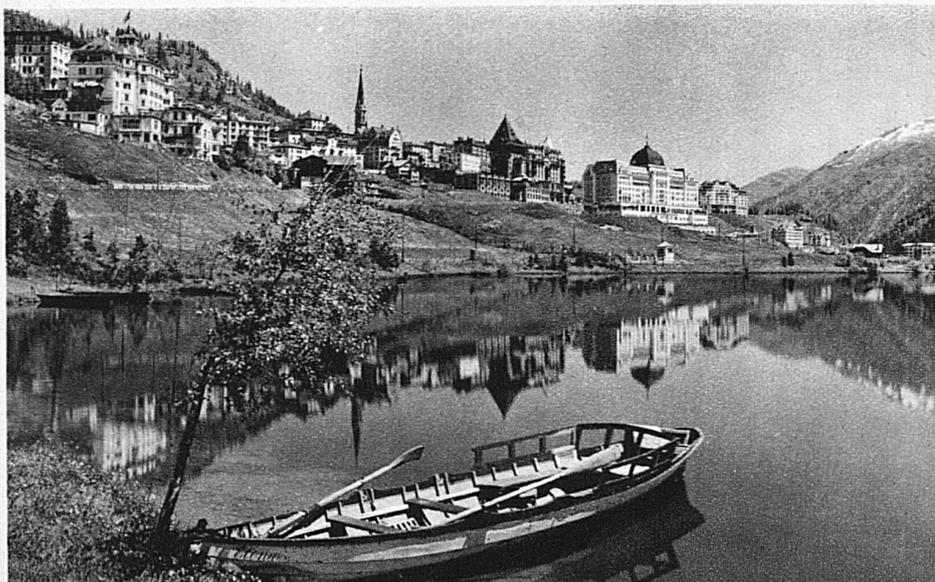
Gletscher- bummel im

GLACIER-EXPRESS ST. MORITZ-ZERMATT

Unten: Romantische Schluchtenfahrt mit der Rhätischen Bahn



Unten: Blick auf St. Moritz-Dorf und seinen schönen See



Die Freunde des Hochgebirges, die Ritter vom Seil und vom Steigeisen, mögen sich nicht betroffen fühlen, wenn hier zwei so grundverschiedene Dinge Verbindung miteinander suchen. Die grossen glitzernen Firnströme bleiben trotzdem was sie sind, und man kann auf ihnen auch heute noch nicht wie daheim in Lackschuhen und mit sorglich gefaltetem Pochette herumlaufen. Aber man braucht ja die Meere von Eis und Schnee nicht immer nur mit den modernsten Techniken der Bergsteiger zu besiegen. Man kann sie mit Genuss auch einmal von der Ferne her betrachten, so gewissermassen nur als Ganzes ins Auge fassen, sich nur an ihren Konturen und Abstürzen, an ihrem Licht- und Farbenspiel erfreuen.

Ein besonderes Hochgefühl ist es aber, wenn man sich behaglich und wunschlos in irgendein Polster vergraben, alle vier andern Sinne ins Schubfach legen kann und nur noch mit den Augen herumspazieren darf, während unter den Füssen die Räder einen Kilometer nach dem andern abklopfen. Das ist nun heute durchaus nicht mehr Gelegenheitsglück. Man kann mit einer kleinen und doch grossen Eisenbahn mehr denn 12 Stunden lang von Gletscher zu Gletscher bummeln, aber nicht in einem Bummelzug, sondern in einem behaglich eingerichteten Bergexpress, der es im Gegensatz zu seinen Kollegen von der Normalspur nicht als unter seiner Würde stehend erachtet, auch einen oder zwei blitzblanke Wagen dritter Klasse mitzunehmen. Manche wissen das scheint's noch nicht einmal, aber allmählich wird es sich schon herumsprechen, dass zur schönen Sommerszeit der Glacier-Express von St. Moritz nach Zermatt und von Zermatt nach St. Moritz fährt und dabei eine

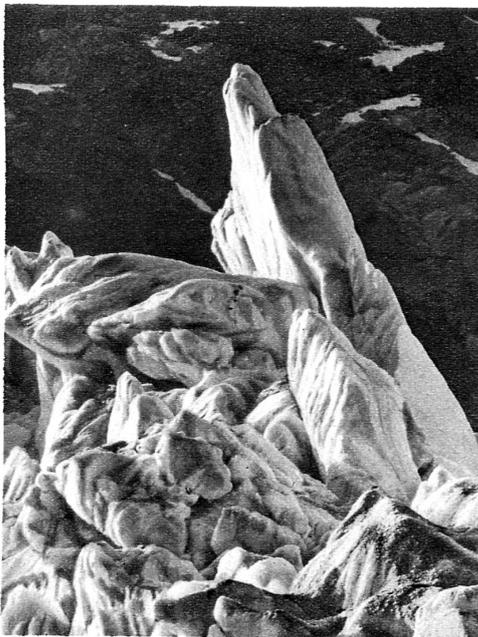
Parade von Gletschern abnimmt wie keine zweite Bahn auf der ganzen Welt.

War es nicht ein wenig gewagt, da so mitten im Herzen der Alpen einen schmal-spurigen Schnellzug loszulassen, der vier Male hoch hinauf und drei Male tief hinunter klettern muss, ehe er am Abend an sein Ziel gelangt und im Schatten des Matterhorn oder des Piz Rosatsch der wohlverdienten Ruhe sich hingeben kann? Die Direktion der Furka-Oberalpbahn hat es darauf ankommen lassen und die Probe aufs Exempel gemacht. Die Rechnung hat gestimmt. Alle Zweifler sind schachtmatt gesetzt worden.

Ganz raffinierte Bergfahrer wissen schon, wo sie mit ihrem Programm anfangen. Sie fahren an einem abgerundeten Nachmittag zuerst mit der Berninabahn in entgegengesetzter Richtung und beginnen den Gletscherbummel mit dem Palü und dem Morteratsch. Zur Teezeit sind sie wieder in St. Moritz und beschliessen diesen ersten Reisetag mit einem behaglichen Spaziergang um den kupferfarbenen See. Dann flutet der nächste Sonnenschein noch einmal so hell über die morgendlichen Häupter der Bündner Berge und man steigt frisch wie aus einem Jungbrunnen in einen

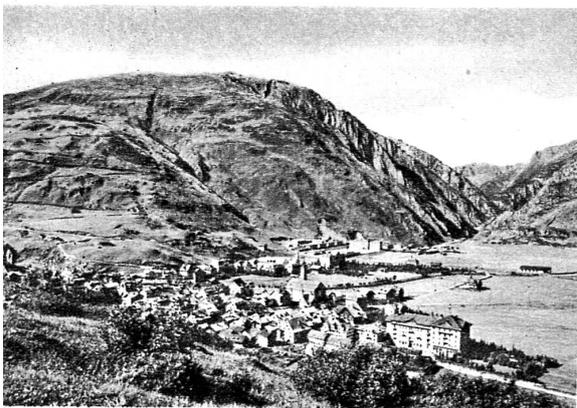


Kein Wunder, dass sie durstig wird, die brave Lokomotive, denn der Glacier-Express bezwingt auf seiner Fahrt mehr als 7000 Meter Höhendifferenzen



als wären sie alle erst gestern gekommen.

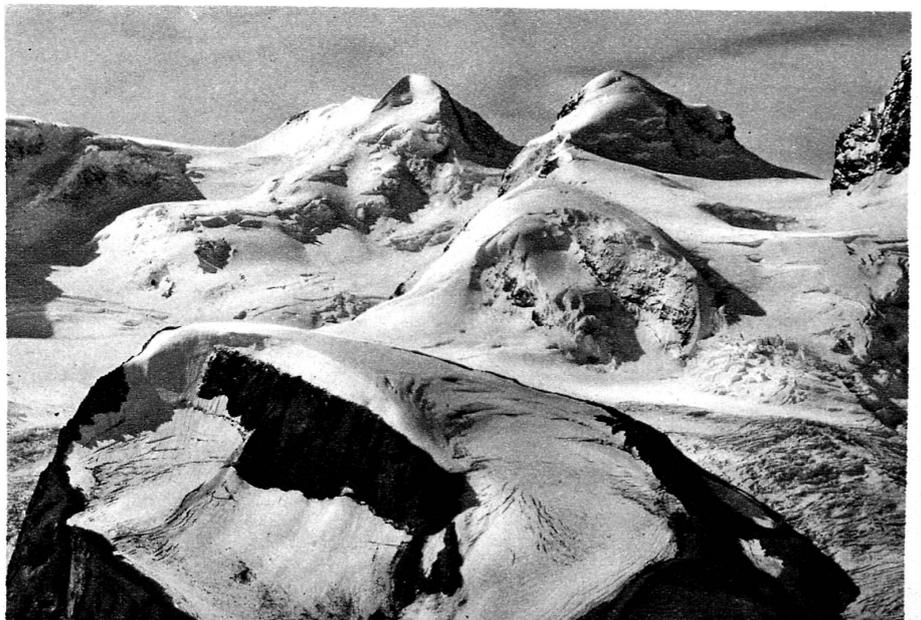
Bei Preda öffnet sich das Tal von Bergün und schliesst sich wieder hinter Filisur. Tiefenkastel eilt vorüber. In Reichenau-Tamins dominiert das Bewusstsein: so, jetzt ist die erste Armee vorbeigezogen, es ist langsam Essenszeit, und man muss sich tüchtig stärken, denn nun beginnt das ganz grosse Defilée, nun kommen die Gletscher bald bis fast an das Wagenfenster heran. Bei Oberalp und Furka präsentieren sich die Generalstäbler der Alpen, und ganz zum Schlusse wird man der hohen Generalität der Mischabels und des Matterhorns vorgestellt. Mit



Blick auf Andermatt. Links die Schöllenen-schlucht, rechts die Windungen der Oberalpstrasse

neuen Zug, in dem schon ein duftendes Frühstück auf sauber gedecktem Mitropatischchen wartet. Während man den Kaffeeduft in wahrer Götterstimmung einatmet und Butter und Honig ihrer Bestimmung zuführt, gleitet draussen erst langsam, dann zu harmonischer Eile anwachsend das Land im Glanz eines funken-sprühenden Sommermorgens vorüber. Ade ihr Gletscher am Surley und Julier, ihr waret am heutigen Tag eine wundervolle Ouverture in Dur, nach der kleinen Pause im Albulatunnel setzen andere die Reihe fort, und den ganzen Tag hindurch bis zum Majestoso eines feierlichen Abends sollen Berge und Firnfelder, Gräte und Felspyramiden nicht aufhören, so aufzumarschieren,

Ein mächtiger Zahn im 600 Meter hohen Eissturz des Rhonegletschers
Unten: Die beiden Brüder Castor und Pollux im Monte Rosa-Massiv



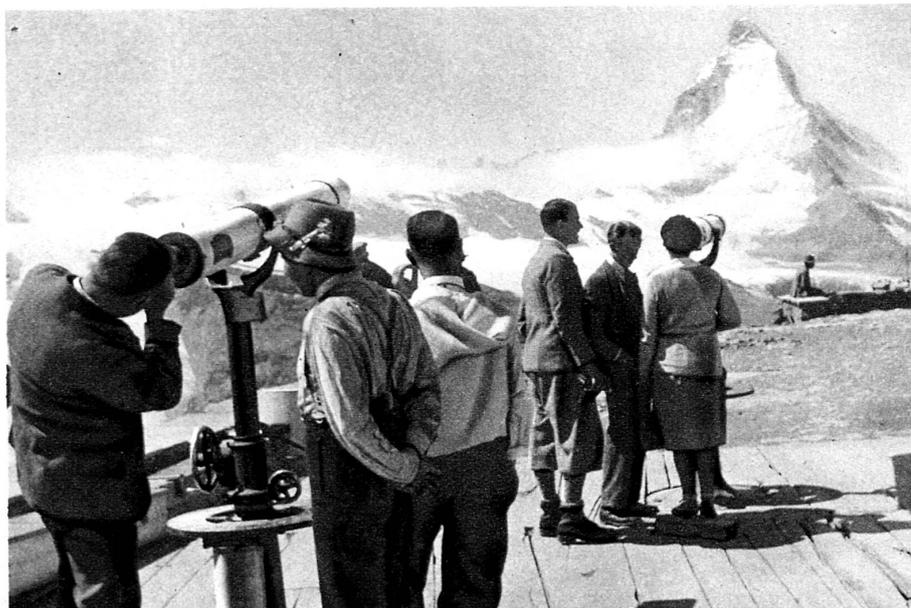


Für alles ist im Glacier-Express gesorgt, auch für köstliche Labung mit Speise und Trank
Unten: In solchen Speichern trocknen die Walliser das saftige Fleisch ihrer Bergkühe



verhaltener Geschwindigkeit, aber doch ohne grössere Pausen rollen die drei oder vier langen schwingenden Wagen das Vorderrheintal bis Disentis entlang. Der Kessel des Tavetschgrundes wird mählig immer herber in Duft und Farben, und wie von ungefähr rollt der Zug an den Ufern des Oberalpsees entlang, der melancholischen Passhöhe unter dem blauen Himmel am Gotthard. Hier scheiden sich Rhein und Reuss, ein letztes Ade den Quellen des väterlich gewaltigen Stromes, und die Reuss schickt ihren brausenden Gesang durch das Wagenfenster hinein, wie toll schäumt sie in ihrem Bett und lacht übermütig unter far-

Unten: Die überwältigende Aussicht auf dem Gornergrat bei Zermatt gehört zu den schönsten alpinen Erlebnissen



benen Gischtwolken, weil der Zug in verwegenen Kurven und Schleifen nach Andermatt hinabgleitet und nicht so kurze Wege finden darf wie der junge Bergbach. Wieder geht es dann bergan, der Furkasshöhe zu, weich liegen die geschmeidigen Wagen in den Kehren – ein Husch durch den Furkatunnel, und jenseits brandet eine Woge von Licht, Glanz und Flimmern ins Abteil – denn das Rhonetal tut sich auf, und drüben stürzt sich 600 Meter tief der gefrorene Wasserfall des Rhonegletschers gegen Gletsch ab. Hier wird die Rhone geboren, der dritte Edelstein in der Krone der grossen alpinen Ströme. Gletscher tragen rechts und tragen links weiter unten eifrig wie Weihnachtsmänner Wasser um Wasser in den jungen Bach, drüben wölbt sich der ungeheure Buckel des grossen Aletschgletschers und schickt von Zeit zu Zeit die Wogen des Märjelensees herab, und bei Naters und Brig zeigt der Mittelmeerstrom schon, was einst aus ihm werden will, wenn drüben im Welschland die Reise beginnt.

In Brig wird eine neue, wiederum elektrische Lokomotive vorgespannt, dann öffnet hinter Visp und Stalden das Niklausental seine himmelstürmenden Arme



Mühevolle Fahrt auf 3136 Meter Höhe mit der Gornergratbahn

und schliesst sie erst wieder, wenn hinter Täsch der Abendsonnenschein rosafarbenes Licht auf die Könige der Mischabels und des Breithorn ausgiesst. In sechshundert Meter Höhe endet bei Zermatt die grosse Arbeit des Glacierexpresses. Der Abschied aber wird am letzten der drei Festtage fünfzehnhundert Meter darüber auf dem weltberühmten Gipfel des Gornergrates gefeiert. Denn hier erst schliesst sich die Kette der grandiosen Eisenbahnfahrt im Hochgebirge, eines Gletscherbummels, wie ihn kein Land der ganzen Welt kennt. Im Frühlicht eines dritten Morgens trinkt das Auge neue Kraft und jauchzende Lebensfreude vom Leuchten der Zermatter Bergwelt.