

DER GLACIER EXPRESS – EINE SCHÖNE GESCHICHTE

Erfolgsstory einer einzigartigen Bahnverbindung quer durch die Alpen

Ein zusammenhängendes Schienennetz entsteht

Am 18. Juli 1891 wird die elektrisch betriebene Bahnlinie Visp-Zermatt eröffnet. Seit dem 10. Juli 1904 kann man mit der Bahn von Chur nach St. Moritz gelangen und am 1. August 1912 wird die Bahnstrecke zwischen Chur und Disentis fertig gestellt. Aber erst am 5. Juni 1930 wird es möglich, auf der Meterspur von Visp nach Brig zu gelangen.

Auf diese Fertigstellung wartet man sehnlichst. Denn bereits am 22. Juni 1930 nimmt der Glacier Express als durchgehender Zug zwischen Zermatt und St. Moritz seinen Betrieb auf.

Die drei Bahnen Brig Visp Zermatt Bahn (BVZ), Furka Oberalpbahn (FO) und Rhätische Bahn (RhB) setzen ihre besten Fahrzeuge ein: die RhB ihren ABs C 4ü 61 (den noch heute als Salonwagen in Betrieb stehenden AS 1161), einen 2./3.Klasswagen der Serie 604-607, die BVZ einen 1./2.Klasswagen mit Salonabteil und die FO einen C4ü 260. Dazu gesellt sich ein neuer durch MITROPA in Neuhausen bestellter Speisewagen (den heutigen "Gourmino"-Wagen 3812).

Die Fahrzeit dauert zwischen Zermatt und St. Moritz von 7h30 bis 18h20 und in der Gegenrichtung von 8h15 -18h55, also knapp 11 Stunden. Zwischen Zermatt und Brig sowie Disentis - St. Moritz wird der Glacier Express vom ersten Tag an elektrisch betrieben. Die Strecke Brig - Disentis ist erst seit dem 1. Juni 1941 elektrifiziert.

Der Zug erfreut sich guter Nachfrage. Die Passagierzahlen liegen in der Betriebszeit zwischen Juli und September bei rund 20'000 Personen. Kriegsbedingt wird der Glacier Express-Betrieb in den Jahren 1943 bis 1946 eingestellt.

Seit 1982 ganzjähriger Betrieb

Am 26. Juni 1982 erfolgt die Eröffnung des Furka-Basistunnels und damit der ganzjährigen Verbindung zwischen dem Wallis und Graubünden.

1980 – zwei Jahre vor der Eröffnung des Furka-Basistunnels erkennt Helmut Klee, Schweiz Tourismus-Direktor für Nordamerika, den grossen Wert des Glacier Express für den Tourismus. Er ermutigt den St. Moritzer Kurdirektor, Dr. Hanspeter Danuser, und die drei beteiligten Bahnen zu einem Relaunch – möglichst koordiniert mit der Eröffnung des Furkatunnels im Juni 1982. Die erste Sitzung findet im März 1981 in Zürich statt.

Daran nehmen neben den Bahnen BVZ, FO und RhB auch die Verkehrsdirektoren von St. Moritz, Zermatt, Zürich und Genf und Vertreter der SBB und Swissair teil.

Der Glacier Express wird neu entdeckt. Eine Reportage von Roman Brodman über den langsamsten Schnellzug der Welt in der ARD vom Ostermontag 1983 führt zu einer nie erwarteten Nachfrage. Die Verantwortlichen des Glacier Express erstellen über Nacht Werbemittel und Roger Jungo, der Direktor der Frankfurter Niederlassung von Schweiz Tourismus beliefert mit seinen Leuten damit innerhalb weniger Tage Tausende von reisehungrigen Interessenten.

Der Betrieb des Glacier Express wird durch die drei daran beteiligten Bahnen BVZ, FO und RhB sichergestellt. Damit Betrieb und Marketing mit kurzen Entscheidungswegen funktionieren, wird für jedes der drei Unternehmen ein verantwortlicher Product-Manager bestimmt. Zusammen mit den Direktoren bilden sie das Leitorgan des Glacier Express.

Zur Verstärkung des Glacier-Express wird 1983 als zweiter Zug der neue "Rhein-Rhone"- Express geschaffen. Er hat wenig Erfolg – die Leute wollen im Glacier-Express reisen.

Die Passagierzahlen von Januar bis Oktober 1983 liegen bei 73'200. Seit 1982 stellen Hanspeter Danuser und Walter Nowak, ein St. Moritzer Hotelier, den Glacier Express an der jährlichen Reiseakademie des Deutschen Reisebüros DER Tausenden von ReiseberaterInnen vor.

Die achtstündige Reise im Glacier-Express führt zu einem grossen Anfall an Abfällen in den Passagierabteilen. Am 17. Dez. 1983 übernehmen Putzfrauen zwischen die Reinigung von Abteilen, Abfalleimern und der Toiletten. Sie erfüllen diese Aufgabe noch heute.

Um den Fahrgästen im Glacier Express den Stress vor der Abreise zu ersparen, wird am 3. Juni 1984 die Möglichkeit der Einzelplatzreservierung eingeführt - im schweizerischen Binnenverkehr eine absolute Neuheit. Mangels Anschluss am EDV-System erfolgen die Reservierung und Bestätigung telefonisch oder mit Postkarte. Anstoss zu dieser Neuerung gibt unter anderem Helmut Klee aus New York. Er ist es auch, der immer wieder Rückmeldungen über Kundenhinweise aus der US-Verkaufsfront meldet und mithilft, die Qualität laufend den Kundenbedürfnissen anzupassen. Die Passagierzahlen steigen 1984 auf 89'360.

Der begabte Alphornbläser und St. Moritzer Kurdirektor Hanspeter Danuser, gibt auf dem New Yorker Empire State Building ein Ständchen und verschafft sich damit Zugang in die Amerikanischen Fernsehstudios. Hauptthema: Glacier Express.

1985 werden in jeder Richtung zwei weitere Glacier-Expresszüge unter dem gleichen Markenbegriff eingeführt. Sie sollen im Sommerhalbjahr die grosse Nachfrage besser abdecken helfen.

40 prominente Vorstands-Mitglieder der "Association of American Travel Writers", der die wichtigsten US-Reisejournalisten angehören, verweilen auf Einladung der vier

St. Moritzer Luxushotels eine Woche im Engadin und runden ihren Aufenthalt mit einer Reise im Glacier Express ab. In der Folge erscheint unter anderem eine Story mit dem berühmten schrägen Glas auf der Titelseite der New York Times. Ab Sommer 1985 wird als Ergänzung zum Glacier Express St. Moritz-Zermatt eine Flügelverbindung ab Davos geschaffen. Die Passagierzahl erhöht sich 1985 auf 184'000.

Damit die Wasserspülung in den Wagen auch im Winter sichergestellt werden kann, werden die Reisezugwagen im Glacier Express mit heizbaren Wassereinfüllstutzen ausgerüstet und die stationäre Wasseranlage in St. Moritz mit einer Schachtheizung versehen.

Innovationsschub beim Glacier Express.

1993 eröffnet das Panorama-Zugspaar 903/905 ein neues Zeitalter. Jeder dieser beiden Züge führt 5 Panoramawagen der FO oder der BVZ und zwischen St. Moritz und Brig einen nostalgischen Speisewagen der RhB. Die Designerfirma Pininfarina hat die neuen Panoramawagen gestaltet und Breda in Pistoia (I) hat sie gebaut. Im September 1993 wird Brig von einem Hochwasser überflutet. Der Glacier Express bleibt verschont. Er kann aber nicht durchgehend verkehren. Die Fahrgäste müssen zwischen Naters und Visp umsteigen.

Die Passagierzahlen erreichen 1994 die Höchstmarke von 252'400. Vom 26. Juni 1982 bis zum 31. Oktober 1996 haben insgesamt 2,750 Millionen Passagiere den Glacier Express benützt. Damit ist dieser Alpen-Express zu einem der weltweit erfolgreichsten und bekanntesten touristischen Züge geworden. Der Glacier Express ist in allen 5 Kontinenten buchbar.

Der Glacier Express ist das Zugpferd für andere, inzwischen ebenfalls berühmt und erfolgreich eingeführte Expresszüge, geworden: für den Bernina Express zum Beispiel. Reisen im Glacier Express lassen sich ideal mit diesen Zügen kombinieren. Eine neue Verbindung für Einzelreisende wird ab 1997 auch ab Luzern propagiert: über Andermatt und dann im Glacier Express nach St. Moritz.

Das Erlebnis Glacier Express wird mit einem Nostalgiezug aus- weitert

Seit Sommer 2000 verkehrt ein Glacier Pullman-Express zwischen St. Moritz – Zermatt und zurück. Eine Reise im Luxus der 20er Jahre - mit den restaurierten RhB-Pullman-Wagen und dazu passend der nostalgische Speisewagen Gourmino der RhB. Der Beginn des Glacier-Express erlebt nach 68 Jahren eine Renaissance!

Die Bahnen BVZ und FO fusionieren auf den 1. Januar 2003 zur Matterhorn Gotthardbahn (MGBahn). Ab diesem Datum wird der Glacier Express durch die MGBahn und RhB betrieben.

2005: das Jubiläumsjahr...

Am 22. Juni 2005 feiert der Glacier Express den 75. Geburtstag. Dieses Jubiläum wird während des ganzen Sommers ausgiebig gefeiert.

Ab Juni 2005 verkehrt jeweils am Wochenende der Panorama Glacier Express zum Jubelpreis. Nebst der Fahrt im 1. Klasse Panoramawagen wird ein Aperitif am Sitzplatz serviert und im Speisewagen werden die Gäste mit einem Jubiläumsmenü verwöhnt. Weitere Überraschungen während der Fahrt sind geplant.

Der Alpine Classic Glacier Express – der Orient Express der Alpen – mit den historischen Pullman- und Gourmino-Wagen wird das weltberühmte St. Moritz mit dem Matterhorn-Dorf Zermatt an verschiedenen Daten verbinden. Reisen wie in den Goldenen Zwanziger Jahre!

Nostalgie Glacier Express: Mit nostalgischem Rollmaterial der Matterhorn Gotthard Bahn, der Dampfbahn Furka Bergstrecke und der Rhätischen Bahn auf Entdeckungsfahrt über die Originalstrecke des Glacier Express! Reisen wie anno dazumal in 3. Klass-Wagen. Eine Zweitagesfahrt mit Übernachtungen im Herzen der Alpen.

... ab 2006: mit einem völlig neuen Glacier Express in die Zu(g)kunft

Gegen Ende der 90iger Jahre erkennt man, dass das Wagenmaterial und Verpflegungskonzept beim Glacier Express nicht mehr den (hohen) Kundenerwartungen entspricht. Panoramawagen 1. Klasse und konventionelle Wagen in 1. und 2. Klasse prägen das Erscheinungsbild des Glacier Express. Im Weiteren können nicht alle Gäste im Speisewagen verpflegt werden und die Essenszeit ist beschränkt.

Um das Image weiterhin auf dem hohen Niveau halten zu können, wird beschlossen, 24 neue Panoramawagen in 1. und 2. Klasse inkl. Bar- / Verpflegungswagen anzuschaffen. Ein neues Verpflegungskonzept wird für Aufsehen sorgen; das Essen wird am Sitzplatz serviert und natürlich wird die bewährte und beliebte Frischküche beibehalten. Das gesamte Investitionsvolumen beträgt rund 55 Millionen Schweizer Franken. und wird von den Partnerbahnen RhB/MGB gemeinsam getragen.

Ab Sommerfahrplan 2006 wird der mit grosser Spannung erwartete neue Glacier Express zwischen St. Moritz und Zermatt verkehren. Der Gast wird dem Himmel und dem ewigen Eis noch etwas näher sein als bisher.

Medienkontakte

Rhätische Bahn
Peider Härtli, Leiter Mediendienst
Bahnhofstrasse 25, CH-7002 Chur

Tel. +41 (0)812 886 366
Fax +41 (0)812 886 518
E-Mail p.haertli@rhb.ch
Internet www.rhb.ch

Matterhorn Gotthard Bahn
Helmut Biner, Leiter Kommunikation
Nordstrasse 20, CH-3900 Brig

Tel. +41 (0)27 927 71 70
Fax +41 (0)27 927 77 79
E-Mail: medien@mgbahn.ch
Internet www.mgbahn.ch