



Zugskoch Thambix Sursh hat einen bewegten Job mit wenig Spielraum.

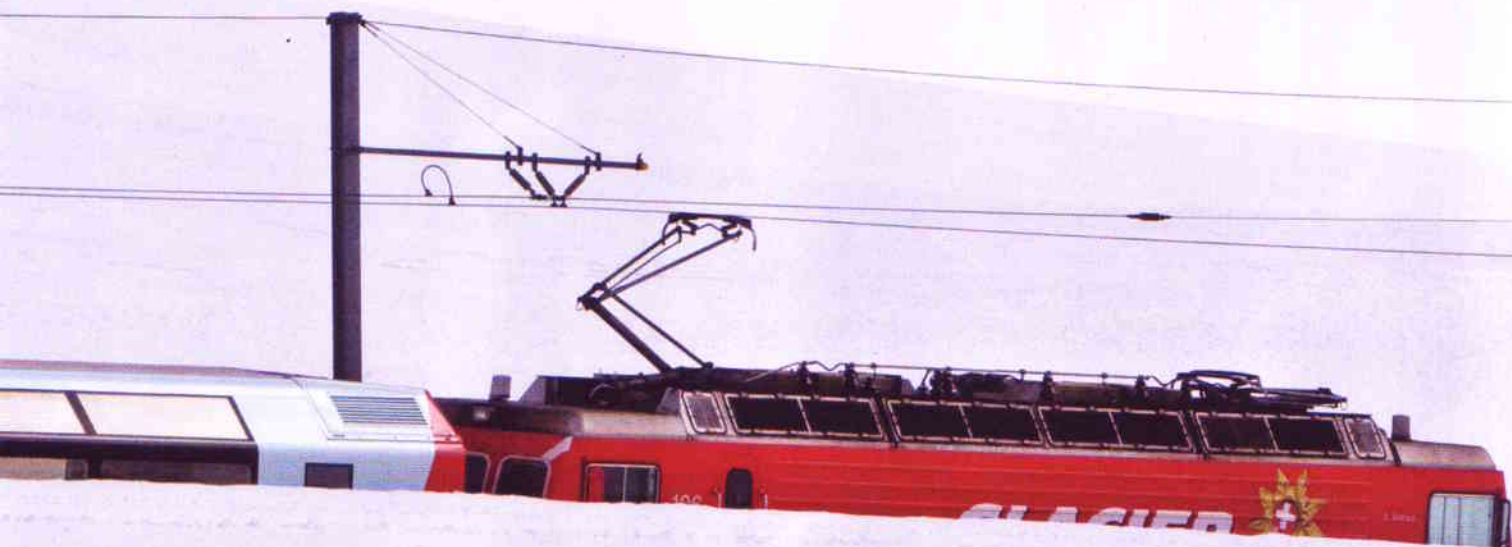


Die Panoramawagen des Glacier Express sind allesamt auch Speisewagen.



Soviel Show muss sein: Chef de Service Mijo Maric beim Schnapsausschank.

Heinzelmännchen im Prestige-Zug



Eine Fahrt im Glacier Express verspricht pures Vergnügen. «via» hat sich auf einer Winterfahrt in den «langsamsten Schnellzug der Welt» gesetzt und einen Blick hinter die Kulissen des Prestige-Zuges geworfen.

Lautlos!», schreit eine Stimme vom Ende des Gangs. Kurz zuvor war im Coupé vis-à-vis ein SMS eingegangen. Im Glacier Express verträgt es aber keine störenden Geräusche. Die Wintermärchenfahrt durch die Gletscherberge gebietet höchste Konzentration auf die Landschaft.

Der Panoramawagen ist bis auf den letzten Platz besetzt, als der Zug 10:18 in Brig abfährt. Wir sind hier zugestiegen. An den leuchtenden Augen der Alteingesessenen erkennen wir, dass bereits die Fahrt ab Zermatt durchs Mattertal verzaubert war. Durchs Glasdach scheint die Sonne. Auf dem Sitz liegt ein Kopfhörer bereit, neben Infos in 6 Sprachen liefert der Glacier Express den Soundtrack für jeden Geschmack. Zum Einstimmen im rollenden Nationalschaufenster passt der Ländlerkanal, Nr. 8. Jetzt kann der Aletschgletscher kommen.

Es rumpelt unter dem Wagen, als zwischen Mörel und Fiesch die Zahnräder für den Aufstieg durchs Rhonetal eingerastet werden. In der Bordküche hat Thambix Sursh keine Zeit, um aus dem Fenster auf die Walliser Häuschen zu blicken. Der 33-jährige Koch ist mit dem Mise en place beschäftigt, denn bald wollen alle sein frisch gekochtes Menü essen. Heute gibt es Kartoffelsuppe, Schweinssteak mit Pfeffersauce und Apfelwähe zum Dessert. Während der Zug um die Kurven wackelt, springt Thambix im schmalen Gang zwischen Herd und Buffet hin und her und macht fünf Dinge auf einmal. Er schneidet Schnittlauch, lächelt für den Fotografen und behält die Spätzli im Steamer und die marinierten Steaks im Auge, die bald in der Pfanne brutzeln. Damit nichts auf den Boden fällt, sind alle Töpfe mit einem Ring am Herd gesichert. Thambix ist eine Ein-

Moment mal, Philippe Sproll

«Noch ist Andermatt nur eine Durchfahrtsstation.»



Philippe Sproll (37) ist Direktor von Andermatt Gotthard Tourismus. In Andermatt wird seit September ein Ferienresort des ägyptischen Investors Samih Sawiris gebaut.

In Andermatt haben die Bauarbeiten begonnen. Was hat sich schon verändert?

Man spürt eine Veränderung der Gemüter im Dorf und im ganzen Kanton Uri. Und die Gäste nehmen Andermatt ganz anders wahr. Es sind Erwartungen da, die wir noch nicht erfüllen können. In Zukunft wollen wir uns mit Destinationen wie St. Moritz oder Zermatt messen, jetzt ist es aber noch nicht der Fall. Wegen des Medienrummels erhalten wir viele Anfragen von neugierigen Leuten, die wissen wollen, was es in Andermatt zu entdecken gibt.

Wie lautet Ihre Antwort?

Den alten Dorfkern lohnt es sich auf jeden Fall zu besichtigen, auch wenn man nur kurz Halt macht. Im Winter bieten wir klassische Aktivitäten wie Langlauf, Ski fahren oder Schneeschuhtouren. Auch im Sommer kann man hier die intakte Natur geniessen. Dass Andermatt im Tourismus bisher einen gewissen Rückstand aufwies, hat uns erlaubt, viel Authentizität zu behalten. Im Sommer bietet sich ein Ausflug auf den Gotthardpass an, die Aussicht auf dem Gemsstock oder eine Fahrt mit der historischen Furka-Dampfbahn.

Welche Bedeutung hat der Glacier Express für Andermatt?

Heute ist Andermatt klar eine Durchfahrtsstation. Und die Wertschöpfung ist bis jetzt leider noch nicht sehr gross. Unser Ziel ist es aber, die Leute vermehrt wenigstens für eine Nacht hier zu behalten. In vier bis fünf Jahren werden wir mit dem Resort viel zu bieten haben. Bis dahin hat sich der neue Dorfkern entwickelt, der mit seinen schönen Hotels attraktiv sein wird für Wellness, Sport oder Shopping.

www.ndermatt.ch

mannbrigade. Die Fliehkräfte im Küchengang machen ihm nichts aus: «Wenn wir langsam fahren ist es kein Problem», lächelt er.

Bei Münster ist draussen plötzlich alles weiss. Durchs Goms traben Herden von Langläufern wacker durch den Schnee. Spaziergänger zwischen Chalets winken dem Zug zu. Als dieser durch die Felsen rollt, tönt aus Kanal 7 Rock 'n' Roll. Die Kellnerin Melek Uzungelis bringt Süssgetränke. Sie ist in Chur aufgewachsen und spricht wie Heidi. Wie dieser oder jener Berg heisse, wird sie oft von Gästen gefragt. Charmant zuckt sie dann jeweils mit den Schultern: «Die kennt der Kondukteur, ich kenne die Speisekarte...». Melek konzentriert sich auf die Balance, denn auch die Kellnerinnen müssen an diesem wackelnden Arbeitsplatz sattelfest sein: «Langsam weiss ich, welche Kurve einem in welche Richtung wirft», sagt Melek und erzählt von einem denkwürdigen Sturz mit dem Service-Plateau. Dass in der Bar des Glacier Express alle schwanken, hat definitiv nichts mit dem Alkoholpegel zu tun.

Show für Weltreisende

«Ding! Dong!» Der Zugslautsprecher kündigt eine Info auf Kanal 1 an: Der Furka-Basis-Tunnel, den wir gleich durchqueren, wurde 1982 eröffnet. Seither fährt der Glacier Express das ganze Jahr. Die ganze Welt trifft sich in diesem Zug, in dem die Gäste so international sind wie die Belegschaft. Chef de Service Mijo Maric (50) hatte einst in Zagreb Dachdecker gelernt. Mittlerweile spricht er sogar japanisch. Er bedient Auswanderer, die vor dem Aufbruch eine wehmütige Runde in der Heimat drehen. Und Schweizer, die ihren Freunden die schönste Postkartenansicht zeigen. Bahnfans sitzen da, die im Zug schon quer durch die USA und Afrika fahren. Wer bei Maric übrigens einen Grappa bestellt, kriegt ihn mit Show serviert. Digestif werden im Glacier Express prinzipiell im 1-Meter-Strahl ins Glas geschenkt. «Alles mit Gefühl», lacht der weltmännische Kellner. Aus dem Souvenir-Bauchladen seines Kollegen gibts das extra schräge Glacier-Express-Glas zu kaufen. Früher stand es auf jedem Tisch, doch die Gläser wurden gleich reihenweise eingesteckt.

Schneespeien am Oberalp

Um 11:39 trifft der Zug in Andermatt ein. Wir steigen hier aus, um auf den Gemsstock etwas frische Bergluft zu schnappen. Zudem haben wir einen Termin am nächsten Morgen um vier. Dann beginnt die Arbeit von Johann-Baptist Russi, Bruno Bonetti und Urs Baumeler. Das «Schleuderkommando» fährt

mit einer dieselbetriebenen Schnee-Schneuze täglich auf den Oberalppass, damit der Glacier Express später hinaufkommt. Draussen ist es noch dunkel und es flöckelt leicht, sodass man durch das kleine Fensterchen der Lok nichts sieht. Lokführer Urs Baumeler kann sich in den hohen Schneewänden aber problemlos orientieren: «Wenn man die Strecke ein paar-mal gefahren ist, weiss man stets, wo man ist.»

Der Pflug vor der Rangierlok schiebt bis zu drei Meter Schnee von den Geleisen weg. Insgesamt wiegt der Schneeräumungszug 110 Tonnen, je die Hälfte fallen auf die Lok und den riesigen Schleuder-Pflug. Wenn viel Schnee im Weg ist, fährt Johann-Baptist Russi die hydraulischen Arme des Pflugs aus und schaltet die Schleuder ein. Die Propeller speien den Schnee bis zu 100 Meter weit weg.

Oben auf dem Pass steigen die Schneeräumer aus und helfen mit der Schaufel nach. Die Weichen werden gesalzt und geputzt. Das Gestöber heute ist allerdings «e Bagatell», wie Bruno Bonetti feststellt. Die Morgenstimmung auf dem Nätschen ist ein schöner Lohn für das Frühaufstehen. Wenn die Sonne aufgeht, wartet oft das Wild entlang der Bahn, um die Equipe zu begrüssen.

Bis sieben Uhr ist die Arbeit erledigt. Auf der Rückfahrt ins Tal wird mit dem kleinen Pflug im Schlepptau nachgespurt. Zurück im Depot schaufelt das Schleuderkommando den Schnee vom Dach der Schneuze, tankt die Lok auf und wärmt sich bei einem Kaffee auf.

Ein Zug ohne Eile

Nach dem Mittag geht unsere Fahrt im Glacier Express weiter Richtung Chur, mit neuer Crew und neuen Passagieren. Zugsbegleiter Moritz Nager gibt um 12:55 das Signal zur Abfahrt. Der Dienst im Glacier Express ist für ihn der liebste, weil in keinem Regionalzug so viele glamouröse Gäste sitzen. Und nach der Abfahrt in Andermatt guckt Nager selbst gern aus dem Fenster. Es geht zum Oberalppass, mit 2033 Metern über Meer der höchste Punkt der Reise. Während der Zug die steilen Kurven erklimmt, wird Andermatt mit den Schneekappen auf den Dächern immer kleiner und die Sicht immer grandioser. Der Vorteil der grossen Dachfenster ist hier offensichtlich: Nur so sieht man die schroffen Gipfel auf beiden Seiten bis zum Spitz. Bevor der Zug die Kantonsgrenze überquert, hält er auf dem Oberalp kurz an und lässt die Putzfrau aus Disentis zusteigen.

Nun fahren wir durch Graubünden. Die Kellner tanzen mit Tabletten voller Gläser durch den Gang und öffnen die Zugstüren mit



Volle Kraft voraus : Der Schneeräumungszug speit den Schnee bis zu 100 Meter weit weg.



Der Pflug kommt mit seinen 55 Tonnen auch gegen mannshohe Schneemauern an...



... und lässt sich quasi auf Knopfdruck zur Schneeschleuder verwandeln

Glacier Express

Im langsamsten Schnellzug der Welt

Der Glacier Express ist der wohl bekannteste Panoramazug der Schweiz. Die klassische Route führt von St. Moritz nach Zermatt oder umgekehrt.

Der erste Glacier Express fuhr am 25. Juni 1930 in knapp elf Stunden vom Wallis ins Engadin – damals noch über den Furkapass. Heute dauert die Bahnfahrt sieben- einhalb Stunden. Sie führt über 291 Brücken und 91 Tunnels, vorbei an zahlreichen Burgen und einer eindrucklichen Berglandschaft voller Geschichte.

Bis 1982 der Furka Basistunnel eröffnet werden konnte, verkehrte der Glacier Express aufgrund der nicht wintersicher ausgebauten Furka-Bergstrecke nur im Sommer. Die Benützung des Glacier Express ist für alle Reisenden reservierungspflichtig. Zudem wird je nach Saison ein Zuschlag verrechnet, der im Winterhalbjahr günstiger ist.

| www.glacierexpress.ch

dem Ellbogen. Der Express passiert die grosse NEAT-Baustelle bei Sedrun, wo kilometerweit in den Berg gegraben wird. Viele Reisende fahren in einem Tag im Glacier Express von Brig bis Chur. Und dann noch nach Hause. Für die Gäste aus der Romandie heisst das, dass sie heute 16 Stunden lang Zug fahren. Doch die Landschaft ist so malerisch, dass sich niemand beklagt. Auch Herr Hata aus Osaka kommt nicht zum Staunen heraus. Er war geschäftlich in Basel und hängte zwei Tage Ferien an. Dies reichte für Snowboarden in Zermatt, den Blick auf das Matterhorn und den schönen Umweg via Chur zum Flughafen.

In Disentis-Mustér hält der Glacier Express eine gute Viertelstunde. Da die Beine etwas Bewegung schätzen, steigt der halbe Zug aus. Es wäre verlockend, rasch zum Kloster hinauf zu spazieren. Doch während man noch kostbare Minuten lang ausrechnet, wie viel Zeit zur Bestaunung der Kirche bliebe, ist die halbe Wartezeit schon um. Um 14:27 fährt der Zug wieder ab. Die Wagen sind immer noch die gleichen, doch der Zug ist jetzt eine Rhätische Bahn. Zugführer Martin Schmid hat die letzte Etappe übernommen. Obwohl die Fahrt weiter bergab geht, folgen die Höhepunk-

te nun Schlag auf Schlag. In der Surselva etwa schmucke Föhrenwälder sowie Matten voller Ställe, die über den ganzen Hang gerecht verteilt sind.

Dann gesellt sich endlich der Rhein zur Bahnlinie, und jetzt fahren wir an Burgen und holzgeschnitzten Bahnhöfen vorbei in den «Grand Canyon der Schweiz». Achtung, bald kommt die Rheinschlucht! Die Spannung in den Panoramawagen steigt. Als der Zug Illanz passiert, bleibt fast niemand mehr auf den Sesseln. Alle stehen auf der Flusseite, um mit der Kamera das spektakuläre Schlussbouquet einzufangen. Während die Gruppen sich an den Fenstern posierend gegenseitig abknippen, lässt sich ein Connaissance vis-à-vis still staunend ein Tiramisù servieren. «You're so sweet!», tönt der Oldie aus dem Kopfhörer, als unser Express um 15:37 pünktlich in Chur eintrifft. Hier ist unsere Reise zu Ende. Wir beneiden jene insgeheim, die noch weiter bis St. Moritz fahren, wo wohl ein feschtes Hotelbett auf sie wartet. Aber wenigstens wissen wir nun, warum Menschen hinter Panoramawagenfenstern stets so glücklich in die Welt hinaus schauen.

Text: Claudio Zemp; Fotos: Alessandro Della Bella