



# **Ferrovie.it**

da **Racconti di viaggio** del 08 gennaio 2018

## **Glacier Express, un viaggio tra le meraviglie della Svizzera**

**di Giancarlo Scolari**

ZERMATT (Svizzera) - Il Glacier Express non è un viaggio ma un'esperienza, una full immersion nella Svizzera interna. Da St. Moritz a Zermatt e viceversa, 291 chilometri tra le Alpi svizzere attraversando tre cantoni: Grigioni, Uri e Vallese attraverso i 151 chilometri della Ferrovia Retica e i restanti 140 sulla Matterhorn Gotthard Bahn. Otto ore di viaggio ad una media di 42 km/h con una velocità massima di 90 km/h, tanto da potersi vantare di essere il treno rapido più lento al mondo. 291 ponti e 91 gallerie attraversate, tra cui i due trafori dell'Albula e del Furka. Il Glacier Express è molto altro, un film in tempo reale sulla Svizzera interna che si può apprezzare dalle ampie vetrate dei vagoni, sia in prima che in seconda classe. Il primo Glacier Express parte il 25 giugno 1930, ma solo durante la stagione estiva. Nel 1982 con l'apertura della galleria di base del Furka è possibile assicurare il collegamento anche in inverno.

**Foto Matterhorn Gotthard Bahn**

**1** Il Glacier Express attraversa una vallata innevata in una giornata di sole (Foto Matterhorn Gotthard Bahn)

Il nostro viaggio comincia da St. Moritz, una delle località turistiche di lusso più famose al mondo. Situata in Alta Engadina, ad un'altitudine di 1.856 metri, S. Moritz ha un numero annuo di giornate di sole molto sopra la media. Fino al XIX secolo fu un modesto villaggio a economia alpina, sebbene a partire dal XVII secolo le proprietà termali delle acque avessero iniziato ad attrarre facoltosi clienti. Il primo stabilimento termale fu aperto nel 1832, ma fu solo con l'inaugurazione dei primi grandi alberghi, a metà secolo, che iniziò lo sviluppo turistico su larga scala, prima legato al termalismo poi, dalla fine dell'Ottocento, agli sport invernali. Il comprensorio ha ospitato ben due Olimpiadi Invernali, nel 1928 e nel 1948, ma anche quattro edizioni dei Campionati mondiali di Sci alpino oltre a numerose gare di Coppa del Mondo e di 18 dei campionati iridati di bob. St. Moritz è famosa anche per la Snow Polo World Cup, l'unico torneo al mondo di polo disputato su un lago ghiacciato.





2. La mappa con il percorso del Glacier Express (Foto FFS)

3. Piazzale esterno del fabbricato viaggiatori della stazione di St. Moritz (Foto Giancarlo Scolari, 12 dicembre 2017)

L'appuntamento è alle 9.00 alla stazione RhB di St. Moritz. Giungendo in bus da Pontresina possiamo apprezzare l'efficienza locale: nonostante le oltre 48 ore di nevicate intense terminate poche ore prima, le strade sono perfettamente percorribili. La giornata di sole ci permette di ammirare le montagne che ci circondano, tra cui il Piz Julier, alto 3.380 metri.

Il treno ci attende al binario 3, noi prendiamo posto sulla vettura di coda di prima classe.



4. Il Glacier Express pronto al binario 3 della stazione di St. Moritz per partire verso Zermatt, dove arriverà alle 17.10 (Foto Giancarlo Scolari, 12 dicembre 2017)

A colpire subito il viaggiatore le ampie vetrate dei finestrini che arrivano fino al soffitto permettendo così di apprezzare in pieno il panorama fantastico che andremo ad incontrare. Purtroppo non è possibile abbassare i finestrini, questo penalizza gli amanti della fotografia. Le vetture in prima classe hanno il classico modulo 2+1, hanno una seduta relativamente comoda (si potrebbe fare di meglio) e un arredamento abbastanza essenziale. Purtroppo non sono disponibili le prese di corrente al posto, difficile arrivare a fine viaggio con il telefonino ancora carico. Apprezziamo molto il vano per i bagagli e l'appendiabiti.





*Foto Giancarlo Scolari*

**55** Gli interni delle vetture di prima classe del Glacier Express con i caratteristici vetri panoramici (Foto Giancarlo Scolari, 12 dicembre 2017)

Si parte puntualmente alle 9.15, da qui per i prossimi 62 chilometri saremo sulla linea dell'Albula della Ferrovia Retica. Insieme alla linea del Bernina da St. Moritz a Tirano, la tratta è Patrimonio Mondiale dell'UNESCO. Inaugurata nel 1903 dopo soli cinque anni di lavoro, la linea dell'Albula affronta un dislivello di 1.000 metri senza l'utilizzo di cremagliera grazie all'ardita costruzione di viadotti e delle gallerie elicoidali tra Bergün e Preda. Il sole accompagna questa primissima parte del viaggio, a Samedan c'è la diramazione della linea per Pontresina e il Bernina. La ferrovia, grazie alle officine e al centro di smistamento delle merci, dà lavoro a oltre 100 persone. Abituati ai flussi di traffico merci sulle linee secondarie, ci stupiamo vedendo il piazzale pieno di carri merci, è in funzione anche a una gru per la movimentazione dei container.



*Foto Giancarlo Scolari*

**66** Panorama di Celerina vista dal Glacier Express poco dopo la partenza da St. Moritz (Foto Giancarlo Scolari, 12 dicembre 2017)

A Bever, pochi chilometri dopo, troviamo un'altra diramazione della Ferrovia Retica. Verso destra c'è la linea per Scuol, altra località dell'Engadina, mentre verso sinistra con un ampio curvone si va verso il tunnel dell'Albula e Coira. Siamo nella Val Bever, qui pascoli alpini si alternano a foreste di larice e pino cembro. Si arriva a Spinaz, siamo a 1.815 metri di altezza, da dove parte il tunnel dell'Albula. Aspettiamo l'incrocio con un treno regionale, e alla nostra destra possiamo vedere il cantiere per la costruzione della nuova galleria dell'Albula. La galleria storica, costruita nel 1903 e lunga 5.864 metri, presenta preoccupanti segni di degrado. Da qui la scelta di costruire un nuovo tunnel, la cui apertura è prevista nel dicembre 2022, con l'attuale galleria trasformata in galleria di sicurezza con 12 cunicoli che la collegheranno con quella nuova. Il costo dei lavori è di 345 milioni di franchi svizzeri, finanziati per l'85% dalla Confederazione e per il restante 15% dal cantone dei Grigioni. Tutti i materiali che servono per la costruzione della galleria e quelli di risulta vengono movimentati via treno. Usciti dal tunnel dell'Albula a Preda, il panorama cambia: nevicata in atto e nebbia mentre il Glacier Express deve affrontare i 416 metri di dislivello per scendere a Bergün.





**Foto Giancarlo Scolari**

**7. Usciti dal traforo dell'Albula cambia il tempo: il sole lascia il posto alla neve. Nell'immagine un tratto della valle dell'Albula (Foto Giancarlo Scolari, 12 dicembre 2017)**

Il convoglio attraversa una lunga serie di tunnel, viadotti e tre elicoidali. A Bergün sosta per incrocio, e possiamo notare alcuni mezzi storici fermi. Qui infatti ha sede il Museo ferroviario dell'Albula.

600 pezzi di esposizione derivanti da oltre 100 anni di storia ferroviaria testimoniano le opere dei pionieri nei Grigioni, ma anche un simulatore di guida della locomotiva «Cocodrillo», officina modelli, mostre temporanee e interattive per tante esperienze di svago e informative per bambini e appassionati, esperti e profani.



**Foto Giancarlo Scolari**

**8. Un mezzo storico esposto all'esterno del Museo ferroviario dell'Albula, ospitato nella stazione di Bergün (Foto Giancarlo Scolari, 12 dicembre 2017)**



Sempre sotto la neve arriviamo a Filisur, dove incontriamo la linea proveniente da Davos. Sono le 10.17 e siamo in viaggio da 62 minuti, un'ora in cui abbiamo incontrato paesaggi da favola, ardite opere di ingegneria e una natura incontaminata, e mancano ancora 7 ore di viaggio.



Foto Giancarlo Scolari



Foto Giancarlo Scolari

9. Vista dal treno di Filisur durante la discesa verso il fondovalle. Da Filisur c'è la diramazione della Ferrovia Retica per Davos (Foto Giancarlo Scolari, 12 dicembre 2017)

10. La stazione di Filisur. Qui il Glacier Express ferma solo pochi secondi, abbiamo giusto il tempo di una veloce foto alla stazione (Foto Giancarlo Scolari, 12 dicembre 2017)

Lasciata alla nostra destra la linea per Davos, troviamo uno dei punti più famosi della Ferrovia Retica e simbolo del Glacier Express: il viadotto di Landwasser. E' il più lungo e alto viadotto che incontra il Glacier Express con i suoi 142 metri di lunghezza e 65 di altezza. La struttura è retta da cinque pilastri in muratura e descrive un quarto di cerchio con un raggio di 100 metri prima di finire all'ingresso del tunnel di Landwasser.



Foto Giancarlo Scolari

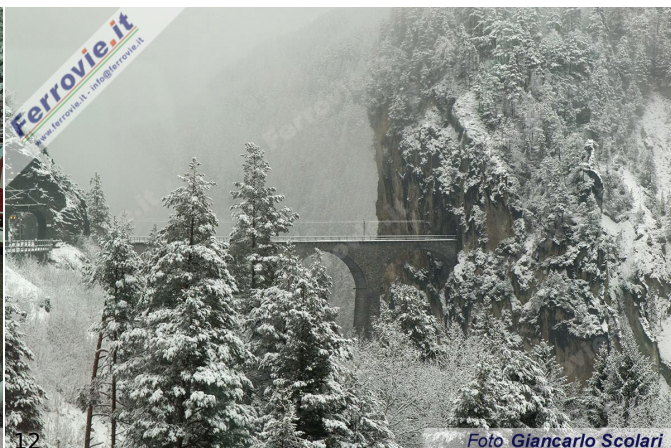


Foto Giancarlo Scolari

11. Qui siamo su uno dei punti più famosi della Ferrovia Retica: con i suoi 142 metri di lunghezza e 65 di altezza il viadotto di Landwasser è assunto a simbolo del Glacier Express (Foto Giancarlo Scolari, 12 dicembre 2017)

12. Vista dal treno del viadotto di Landwasser. La struttura è retta da cinque pilastri in muratura e descrive un quarto di cerchio con un raggio di 100 metri, terminando all'ingresso del tunnel di Landwasser (Foto Giancarlo Scolari, 12 dicembre 2017)

Continua la discesa verso i 585 metri di Coira, punto più basso della linea. A Thusis la neve lascia il posto alla pioggia. Da qui parte il passo stradale del San Bernardino verso il Ticino e l'Italia. Il tratto da Reichenau a Coira lo percorreremo due volte proprio per fermare nella stazione del capoluogo dei Grigioni. L'ultimo tratto a doppio binario prima di Coira ha una particolarità: uno dei due binari ha il doppio scartamento, quello metrico della RhB e quello ordinario delle FFS.





*Foto Giancarlo Scolari*

**13.** Il tratto di linea da Domat a Coira è a doppio binario con la particolarità che uno dei due binari è a doppio scartamento, quello ordinario delle FFS e quello metrico della RhB (Foto Giancarlo Scolari, 12 dicembre 2017)

Alle 11.17 giungiamo a Coira, che con i suoi cinquemila anni di storia è la più antica città della Svizzera. La stazione, in comune tra FFS e RhB, presenta binari con lo scartamento ordinario e altri a scartamento metrico. A Coira approdano praticamente tutti i mezzi a lunga percorrenza delle FFS: ICN, IC a doppio piano IC 2000 e IR e IC oltre agli ICE provenienti dalla Germania. Per il Glacier Express c'è il cambio macchina. Fino a Disentis/Muster saremo trainati dalla RhB Ge 4/4 II numero 616 in livrea Siemens.



*Foto Giancarlo Scolari*

**14.** Cambio macchina per il Glacier Express a Coira, stazione in comune con le FFS e con il doppio scartamento, ordinario e metrico. Da qui a Disentis/Mustér il treno sarà trainato dalla RhB Ge 4/4 II numero 616 in livrea Siemens (Foto Giancarlo Scolari, 12 dicembre 2017)



Lasciata Coira alle 11.26, ripercorriamo i pochi chilometri che la dividono da Reichenau e ci apprestiamo a transitare in uno dei punti più belli di tutta la linea: il "Grand Canyon svizzero". Le gole del Reno, "Ruinaulta" in romancio, sono uno dei paesaggi più grandiosi e vari delle Alpi.



**Foto Giancarlo Scolari**

**15. La Gola del Reno nota anche come il "Grand Canyon svizzero" (Foto Giancarlo Scolari, 12 dicembre 2017)**

La gola profonda 300 metri si è formata circa diecimila anni fa in seguito a una frana. Sul letto della gola, lunga quasi 14 chilometri, si snoda il Reno anteriore, che sgorga dal Tomasee sull'Oberalppass, la sorgente ufficiale del Reno. Da lì il Reno percorre esattamente 1.233 chilometri prima di sfociare nel Mare del Nord a Rotterdam, nei Paesi Bassi. Nelle gole del Reno gli appassionati di river rafting e di canoa trovano un paradiso naturale dove capita di poter osservare un camoscio. Prima della costruzione nel 1903 della linea Coira - Ilanz questo tratto di fiume era praticamente inaccessibile.



**Foto Giancarlo Scolari**

**16. La Gola del Reno vista dall'interno del Glacier Express (Foto Giancarlo Scolari, 12 dicembre 2017)**



**Foto Giancarlo Scolari**

**17. Un altro tratto della Gola del Reno, qui il fiume si è scavato un percorso attraverso le rocce. Le bizzarre formazioni rocciose circondate da antichi cembri affascinano passeggeri di treni, escursionisti e appassionati di rafting da tutto il mondo (Foto Giancarlo Scolari, 12 dicembre 2017)**

Intorno alle 12 vengono apparecchiati i tavoli e inizia il servizio del pranzo. Il menu era stato ordinato al personale del treno poco dopo la partenza da St. Moritz. La nostra scelta è caduta sul menu 8, che prevede zuppa di cardi e patate come entrée, gulasch con riso e verdure come piatto principale e tiramisù per dessert. Il tutto accompagnato dalla tipica birra dei Grigioni, la Calanda.





18

Foto Giancarlo Scolari



19

Foto Giancarlo Scolari

**18. A bordo del Glacier Express è possibile pranzare, con il servizio al posto. Come entrée ci viene proposta una squisita zuppa di porri e patate, accompagnata da una birra grigionese, la Calanda (Foto Giancarlo Scolari, 12 dicembre 2017)**

**19. Il piatto principale del menu consiste in un gulasch accompagnato da riso e verdure (Foto Giancarlo Scolari, 12 dicembre 2017)**

La neve, che abbiamo ritrovato nelle gole del Reno, cade sempre più forte. Pranzare seduti al proprio posto mentre dagli ampi finestrini possiamo ammirare il paesaggio della Svizzera centrale sotto la neve ci fa sembrare di stare in un sogno. La nostra vettura è piena per un 50%, molto più affollata la prima classe. Arriviamo così a Disentis/Mustér, dove inizia la tratta gestita dalla Matterhorn Gotthard Bahn. Disentis è il nome in tedesco mentre Mustér è quello in romancio. Qui vive la comunità di lingua romancia più grande della Svizzera. Il paese di poco meno di tremila abitanti è famoso per la sua imponente abbazia benedettina.



Foto Giancarlo Scolari

**20. Purtroppo i vetri dei vagoni del Glacier Express non permettono di effettuare fotografie o video di buona qualità. Non è da meno questa immagine dell'abbazia di Disentis (Foto Giancarlo Scolari, 12 dicembre 2017)**

Fondata attorno al 720 con la funzione di insediamento, l'abbazia di Disentis fu oggetto di dure battaglie nel Medioevo a causa della sua posizione ai piedi del Passo del Lucomagno. Oggi si conservano ancora le fondazioni di due chiese dell'VIII secolo. Si fanno risalire al 1285 i primi documenti ove si cita la scuola dell'abbazia, mentre gli edifici barocchi furono costruiti fra il 1683 e il 1704. Il Museo espone la storia dell'Abbazia, l'arte sacra e le usanze cristiane, oltre ad offrire una collezione di storia naturale basata sui cristalli e sui minerali della regione. I monaci benedettini accolgono con piacere i visitatori durante la Liturgia delle Ore e in occasione della celebrazione eucaristica. Disentis offre agli uomini la possibilità di praticare temporaneamente la vita conventuale. Sotto una fitta nevicata viene staccata la nostra RhB Ge 4/4 II della Ferrovia Retica per rimpiazzarla con la HGe 4/4 II che porterà il treno fino a Zermatt.





21

Foto Giancarlo Scolari



22

**21. Cambio macchina a Disentis/Mustér per il Glacier Express. Sotto una fitta nevicata, la RhB Ge 4/4 II numero 616 della Ferrovia Retica lascia il posto alla HGe 4/4 II della Matterhorn Gotthard Bahn che porterà il treno a Zermatt (Foto Giancarlo Scolari, 12 dicembre 2017)**

**22. La HGe 4/4 II della Matterhorn Gotthard Bahn sta per essere agganciata al Glacier Express a Disentis/Mustér. Qui siamo passati sulla linea MGB**

Alle 12.37 si riparte e comincia uno dei tanti tratti ad aderenza artificiale: tra St. Moritz e Zermatt sono 29,3 i chilometri a cremagliera, gran parte di questi con il sistema Abt, con il binario a dentiera a denti sfalsati. Il punto con la pendenza maggiore è quello tra Visp e Zermatt da Ackersand con il 125 per mille: in un chilometro la linea sale di ben 125 metri di quota. L'alimentazione della linea aerea è a 11.000 volt monofase a corrente alternata. La linea sale verso il passo Oberalp, in pochi chilometri dai 1.130 metri di Disentis/Muster siamo saliti ai 1.441 metri di Sedrun non prima di aver incrociato a Segnas il corrispondente Glacier Express da Zermatt a St. Moritz. Ottocento metri al di sotto di Sedrun passa il tunnel di base del San Gottardo, inaugurato nel 2016.



Foto Giancarlo Scolari

**23. Il paese di Sedrun visto dal Glacier Express. 800 metri sotto di noi passa il tunnel di base del San Gottardo (Foto Giancarlo Scolari, 12 dicembre 2017)**

Da Sedrun in inverno è attivo il servizio auto al seguito per Andermatt, per la chiusura del passo stradale dell'Oberalp. Con il 110 per mille si sale ai 2.033 metri di altitudine del passo Oberalp, il punto più alto della linea e confine tra i cantoni Grigioni e Uri. Purtroppo la nebbia ci impedisce di ammirare le splendide montagne che fanno da scenario alla zona. A Natschen il treno effettua una sosta fotografica di 15 minuti.





*Foto Giancarlo Scolari*

**24. Sosta fotografica per il Glacier Express. Qui siamo a Nätschen a 1.843 metri di quota, subito dopo il passaggio sull'Oberalppass, che con i 2.030 metri è il punto più alto della linea (Foto Giancarlo Scolari, 12 dicembre 2017)**

Neve e purtroppo la nebbia non ci consente di gustarci il panorama. Il personale della MGB pulisce i marciapiedi dalla tanta neve caduta, mentre i viaggiatori cercano di fotografare il fotografabile e di farsi qualche selfie davanti al Glacier Express. Tornati a bordo possiamo rifocillarci con la tradizionale grappa servita sul Glacier.



25

*Foto Giancarlo Scolari*



26

*Foto Giancarlo Scolari*

**25. La HGe 4/4 II della Matterhorn Gotthard Bahn in sosta a Nätschen. Purtroppo il meteo non è molto clemente, soprattutto per le foto. Neve e nebbia rendono il paesaggio quasi spettrale (Foto Giancarlo Scolari, 12 dicembre 2017)**

**26. Il Glacier Express durante la sosta fotografica a Nätschen prima di intraprendere la breve ma ripida discesa al 110 per mille di media verso Andermatt (Foto Giancarlo Scolari, 12 dicembre 2017)**

Inizia la ripida discesa verso Zermatt, il treno esce dalla nebbia e possiamo ammirare dall'alto Andermatt dove arriveremo alle 13.50. Noi abbiamo deciso di spezzare in due il viaggio sul Glacier, quindi scendiamo per una sosta di 24 ore ad Andermatt. Da qui si dirama la linea per Göschenen. Andermatt è un punto nevralgico nei collegamenti, attraversata dalle strade che provengono dai tre grandi passi alpini: Gottardo, Furka e Oberalp.





27

Foto Giancarlo Scolari



28

Foto Giancarlo Scolari

**27. Vista dall'alto di Andermatt dal Glacier Express (Foto Giancarlo Scolari, 12 dicembre 2017)**

**28. Il Glacier Express in sosta ad Andermatt. In primo piano la vettura bar, qui è presente anche la cucina dove viene preparato il pranzo servito al posto (Foto Giancarlo Scolari, 12 dicembre 2017)**

Situata nella Valle di Orsera a 1.436 metri di altitudine, è una importante stazione sciistica della Svizzera. La valle divenne nei secoli il principale punto di partenza per l'attraversamento delle Alpi da nord. Nel 1830 la mulattiera diventò una strada percorribile fino al passo del San Gottardo. Da Andermatt, come detto, si diramavano anche le strade verso il passo Furka e il Vallese e il passo dell'Oberalp verso i Grigioni facendo diventare la cittadina un importante nodo di collegamento e di sosta per i viaggiatori e le mitiche diligenze postali del San Gottardo. Fino all'apertura della galleria ferroviaria del San Gottardo, nel 1882, da Andermatt passavano dalle 60 alle 80 mila persone l'anno. Ancora oggi la strada principale del paese è costruita in pietra naturale con corsie centrali in lastre di granito proprio per permettere il passaggio dei carri trainati dai cavalli. Con l'apertura prima nel 1882 del traforo ferroviario e nel 1980 della galleria stradale del San Gottardo il paese perse la sua importanza strategica.



29

Foto Giancarlo Scolari



30

Foto Giancarlo Scolari



31

Foto Giancarlo Scolari



32

Foto Giancarlo Scolari

**29. La zona di Andermatt è tra le più innevate delle Alpi svizzere (Foto Giancarlo Scolari, 13 dicembre 2017)**

**30. Una panoramica del centro di Andermatt; sullo sfondo il campanile della Chiesa parrocchiale dei Santi Pietro e Paolo (Foto Giancarlo Scolari, 13 dicembre 2017)**

**31. Panoramica di Andermatt e delle sue montagne (Foto Giancarlo Scolari, 13 dicembre 2017)**

**32. Il retro della Chiesa parrocchiale dei Santi Pietro e Paolo (Foto Giancarlo Scolari, 13 dicembre 2017)**

A salvare l'economia locale l'Esercito svizzero che ne fece per oltre 50 anni, dalla fine della Seconda Guerra Mondiale agli anni '90 una importante base per rifugiarsi in caso di attacco da un paese estero. Con la partenza dei militari l'economia di Andermatt è riuscita a rinnovarsi puntando sul turismo invernale ed estivo. Il centro storico, ben conservato, è di importanza nazionale con una serie di importanti case in stile rococò. Tipiche di Andermatt sono le tradizionali case in legno su basamento in muratura. Uno dei simboli della cittadina è la fontana del 1581 posta nella piazza del Municipio che era fonte di approvvigionamento per la popolazione locale, dato che le case erano sprovviste di acqua corrente. Il pilastro con l'Orso, simbolo della Valle di Orsera che da esso prende il nome, è stato aggiunto negli anni '50. Il palazzo del Municipio risale probabilmente al 1583, fu distrutto dall'incendio del 1766 e ricostruito nel 1767. L'edificio che ospita il Museo della Valle di Orsera è uno dei palazzi più belli dell'intera vallata ed ospita mostre permanenti sulla storia della valle, oltre a sale con prodotti naturali e con esposizioni riguardanti la carriera del campione svizzero di sci Bernhard Russi. Costruito nel 1786 come abitazione privata, nel settembre del 1799 pare abbia ospitato il comandante delle truppe russe, il generale Suvorov. Nella Campagna di Svizzera, insieme agli austriaci, con la battaglia del 24



settembre 1799 riuscì a cacciare dalla valle le truppe Napoleoniche. Nei pressi del Ponte del Diavolo, che Suvorov riuscì a risistemare dopo che durante la fuga i francesi lo avevano fatto crollare, nel 1898 fu realizzato un monumento per ricordare il generale e i soldati caduti. Andermatt è anche ricca di chiese: la più importante è la Chiesa parrocchiale dei Santi Pietro e Paolo. Costruita nel 1602 presenta sontuosi interni barocchi. Domina dall'alto il paese invece la Cappella di Maria Ausiliatrice, eretta nel 1735 per invocare la protezione dalle valanghe.



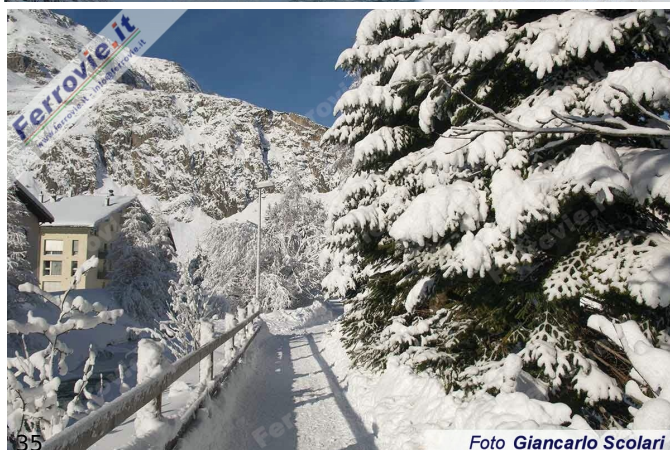
33

Foto Giancarlo Scolari



34

Foto Giancarlo Scolari



35

Foto Giancarlo Scolari



36

Foto Giancarlo Scolari

33. Altra panoramica su Andermatt vista dal torrente. Sullo sfondo la cappella di Maria Ausiliatrice (Foto Giancarlo Scolari, 13 dicembre 2017)

34. Altra vista "bucolica" della Chiesa parrocchiale dei Santi Pietro e Paolo (Foto Giancarlo Scolari, 13 dicembre 2017)

35. Il sole mette in risalto tutta la bellezza del panorama innevato di Andermatt (Foto Giancarlo Scolari, 13 dicembre 2017)

36. Passaggio a livello in uscita dalla stazione di Andermatt verso Disentis/Mustér. Sullo sfondo la gola della Schöllenen verso Göschenen (Foto Giancarlo Scolari, 13 dicembre 2017)

Con l'apertura nel 1982 del tunnel di base del Furka, la vecchia linea di valico che sale fino ai 2.160 metri del passo viene chiusa al servizio regolare e affidata alla DFB - Dampfbahn Furka-Bergstrecke (in italiano: Ferrovia a vapore della linea di valico della Furka).





*Foto Giancarlo Scolari*

**37. Riposo invernale per i mezzi della Dampfbahn Furka-Bergstrecke nel deposito di Realp. In estate lungo la vecchia linea del passo Furka vengono organizzati treni storici a vapore o Diesel fra Realp e Oberwald (Foto Giancarlo Scolari, 12 dicembre 2017)**

In estate, la tratta di 18 chilometri viene percorsa da numerosi treni Diesel e a vapore tra Realp, dove si trovano anche le officine, e Oberwald. Durante il nostro soggiorno ad Andermatt abbiamo avuto la fortuna di poter visitare le officine DFB di Realp, dove vengono effettuati la manutenzione e il restauro dei numerosi mezzi in uso nel periodo estivo per i treni turistici.





38

Foto Giancarlo Scolari



39

Foto Giancarlo Scolari



40

Foto Giancarlo Scolari



41

Foto Giancarlo Scolari

38. Una vettura in legno totalmente smontata per il restauro e la manutenzione. La carrozza sarà pronta per l'esercizio nella stagione estiva della DFB (Foto Giancarlo Scolari, 12 dicembre 2017)

39. L'inverno è l'occasione per le operazioni di manutenzione e restauro dei mezzi della DFB (Foto Giancarlo Scolari, 12 dicembre 2017)

40. Manutenzione ad assi e carrelli nell'officina DFB di Realp (Foto Giancarlo Scolari, 12 dicembre 2017)

41. Manutenzione su un mezzo Diesel della DFB nelle officine di Realp, a pochi chilometri da Andermatt (Foto Giancarlo Scolari, 12 dicembre 2017)

Da Realp tutto l'anno è inoltre possibile utilizzare il servizio auto al seguito della MGB fino a Oberwald, scelta obbligata in inverno con la chiusura del passo Furka. La neve non smette di cadere fino alla nottata.



42

Foto Giancarlo Scolari



43

Foto Giancarlo Scolari

42. Tutto l'anno è possibile attraversare il passo Furka salendo con l'auto sui treni navetta da Realp e Oberwald. Nei mesi invernali, con la chiusura del passo, il treno navetta è l'unico mezzo di comunicazione tra il cantone Uri e il Vallese. Da Realp è possibile attraversare il passo Furka salendo con l'auto sul treno navetta per Oberwald tra Realp e Oberwald lungo la galleria ferroviaria della Furka. Nell'immagine la stazione di carico di Realp (Foto Giancarlo Scolari, 12 dicembre 2017)

43. Un treno navetta con auto al seguito in arrivo da Oberwald dopo aver percorso il tunnel del Furka (Foto Giancarlo Scolari, 12 dicembre 2017)

Il mattino seguente al risveglio troviamo uno spettacolare cielo azzurro che fa da contrasto al candore della tantissima neve caduta. La temperatura di -14 °C ha contribuito a preservare totalmente la neve caduta su alberi e palazzi, rendendo il paesaggio fantastico.





44

Foto Giancarlo Scolari



45

Foto Giancarlo Scolari

**44. Parata di mezzi MGB fermi in stazione ad Andermatt. Al binario 3 è pronto un treno per Göschenen mentre al 4 c'è una Deh 4/4 che traina un treno per Visp (Foto Giancarlo Scolari, 13 dicembre 2017)**

**45. L'esterno della stazione di Andermatt. Da qui si dirama la spettacolare linea a cremagliera per Göschenen (Foto Giancarlo Scolari, 12 dicembre 2017)**

Ne approfittiamo per un giro turistico della città, in attesa di riprendere il Glacier Express alle 13.54. Mentre attendiamo il treno, almeno due persone cercano il modo di raggiungere Sedrun o il Vallese in auto: un incidente nella galleria autostradale del San Gottardo ha causato la chiusura del tunnel almeno fino alle 18. Le nuvole fanno nuovamente la propria comparsa mentre cominciano timidamente a cadere i primi fiocchi di neve. Dal marciapiede del binario 2 della stazione di Andermatt riusciamo a vedere in tre diversi punti il nostro Glacier Express mentre scende dal passo Oberalp; la discesa al 110 per mille termina proprio all'ingresso della stazione.



46

Foto Giancarlo Scolari



47

Foto Giancarlo Scolari



48



49

Foto Giancarlo Scolari

**46. Da Andermatt è possibile vedere su tre livelli diversi la linea che sale verso il Passo dell'Oberalp. In coda si intravede un carro pianale utilizzato nel periodo invernale per le auto al seguito fino a Sedrun (Foto Giancarlo Scolari, 13 dicembre 2017)**

**47. Altra immagine ripresa da Andermatt di un treno verso il Passo Oberalp (Foto Giancarlo Scolari, 13 dicembre 2017)**

**48. Il Glacier Express fa la sua comparsa durante la discesa dal Passo Oberalp verso Andermatt**

**49. Il Glacier Express sta per fare il suo ingresso nella stazione di Andermatt. Si può apprezzare da questa immagine la pendenza della linea (Foto Giancarlo Scolari, 13 dicembre 2017)**

Saliamo a bordo, anche oggi siamo posizionati nella vettura 21, quella di testa dopo il cambio banco di Coira. Il personale ha appena tolto dai tavoli i resti del pranzo e anche oggi la vettura è piena a metà. Sono circa duecentomila i passeggeri che ogni anno viaggiano sul Glacier Express, il 25% viene dalla Germania, il 25% è asiatico, il 20% svizzero. In numero minore gli inglesi e gli italiani. Partiti in orario da Andermatt alle 13.54, 100 metri dopo la stazione superiamo, per mezzo di un ponte metallico, il torrente che attraversa il paese: proprio sotto questo ponte, a circa 300 metri di profondità, passa il traforo storico del San Gottardo.





*Foto Giancarlo Scolari*

50, La HGe 4/4 II della Matterhorn Gotthard Bahn in manovra nella stazione di Andermatt. Proprio qualche centinaio di metri sotto il ponte in ferro passa il traforo storico della linea ferroviaria del San Gottardo (Foto Giancarlo Scolari, 13 dicembre 2017)

Oltrepassato Hospental, alla nostra sinistra possiamo vedere Zum Dörfli, che con quattro abitanti è il più piccolo paese della Svizzera. I quattro abitanti fanno parte di un unico nucleo familiare che gestisce un ristorante. A Realp entriamo nel tunnel di base del Furka, lungo 15.407 metri.



*Foto Giancarlo Scolari*

51, Ambientazione invernale per la stazione di Realp tra Andermatt e Briga. A poche centinaia di metri da qui ha inizio il nuovo tunnel del Furka lungo 15,4 chilometri (Foto Giancarlo Scolari, 12 dicembre 2017)

Il Glacier Express si ferma nel posto di movimento di Gehren dove incrociamo un treno con auto al seguito diretto a Realp. Siamo

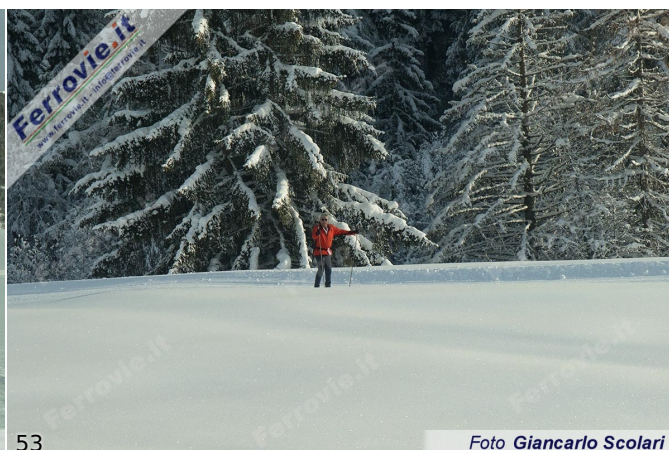


ora nel Vallese, ad Oberwald sono molte le auto in attesa del treno, anche per la chiusura del San Gottardo. Siamo nella valle del Rodano, qui il sole ci accompagna: con il treno affianchiamo numerose piste da sci di fondo, e qualche sciatore che ci guarda con curiosità.



52

Foto Giancarlo Scolari



53

Foto Giancarlo Scolari

52. Qui siamo nel Vallese poco dopo l'uscita dal tunnel del Furka. Si possono apprezzare le numerose piste da sci di fondo ( Foto Giancarlo Scolari, 13 dicembre 2017)

53. Il treno nella vallata del Rodano affianca numerose piste da sci di fondo. Un fondista guarda con curiosità il Glacier Express a poche decine di metri da lui (Foto Giancarlo Scolari, 13 dicembre 2017)

Questa è la zona dove è nata la raclette, uno dei piatti tipici della svizzera. Il raclette è un formaggio di latte vaccino a pasta salata che viene consumato dopo circa tre mesi di stagionatura. Il sapore è delicato, ma caratteristico, e si può trovare anche nella versione affumicata oppure aromatizzata con pepe nero, vino bianco o erbe aromatiche. Ed è il formaggio utilizzato per la famosa ricetta.



54

Foto Giancarlo Scolari



55

Foto Giancarlo Scolari



56

Foto Giancarlo Scolari



57

Foto Giancarlo Scolari

54. Qui siamo all'interno della carrozza bar con la cartina del percorso del Glacier Express e il profilo pianoaltimetrico schematico della linea (Foto Giancarlo Scolari, 13 dicembre 2017)

55. La vettura bar del Glacier Express (Foto Giancarlo Scolari, 13 dicembre 2017)

56. Interni della carrozza di seconda classe con i vetri panoramici (Foto Giancarlo Scolari, 13 dicembre 2017)

57. In un angolo della carrozza bar è presente il libro delle firme. Scorrendo le pagine si possono notare firme di viaggiatori provenienti da tutto il mondo (Foto Giancarlo Scolari, 13 dicembre 2017)

Il metodo tradizionale prevede che la forma di formaggio, tonda e di medie dimensioni, venga divisa a metà e poi scaldata con una piastra per consentire al formaggio di sciogliersi. Quando il formaggio comincia a sciogliersi, viene raschiato con una paletta e messo nel piatto, dove poi viene consumato con delle patate al forno o al cartoccio e con dei sottaceti tipici (cipolline e cetrioli). Il termine raclette, infatti, deriva dal francese racler che significa proprio "raschiare", "grattare", indicando appunto l'usanza di grattare il formaggio una volta sciolto.





*Foto Giancarlo Scolari*

**58.** Uno dei tanti particolari che si possono ammirare dall'ampia finestratura del Glacier Express (*Foto Giancarlo Scolari, 13 dicembre 2017*)

Sulla sponda destra del Rodano troviamo il tipico villaggio di Münster, capoluogo del distretto di Goms. Il centro di questo paese, con la tipica struttura accentrata, è caratterizzato dalle tradizionali case in legno a ridosso l'una dell'altra e rivolte verso sud. Le cosiddette "Gommer Häuser" (case del Goms) sono state costruite vari secoli fa come costruzioni onnicomprensive, che riunivano sotto un unico tetto la parte abitativa e la parte destinata alle attività lavorative. Per proteggerle dai roditori, furono costruite su palafitte e protette con grandi lastre di pietra. Nel corso del tempo, il legno di larice con cui sono state costruite ha assunto una colorazione estremamente scura per effetto dell'irraggiamento solare. Il treno prosegue la discesa verso Briga, un'ampia curva ci porta a Fiesch mentre pochi chilometri più avanti scendiamo di quota grazie all'elicoidale di Grengiols.



*Foto Giancarlo Scolari*



*Foto Giancarlo Scolari*

**59.** Qui siamo a Fiesch, dove la linea percorre un elicoidale per scendere o salire di quota. La funivia è quella che porta al Fiescheralp (*Foto Giancarlo Scolari, 13 dicembre 2017*)

**60.** Vista della chiesa di Fiesch dal Glacier Express (*Foto Giancarlo Scolari, 13 dicembre 2017*)

Il sole scende dietro le montagne alle spalle di Briga, il giorno volge al termine. L'imponente scalo merci ci preannuncia l'arrivo a Briga, importante nodo di scambio tra la linea MBG, e quelle FFS della valle del Rodano verso Losanna e Ginevra, del Sempione verso Domodossola e del Lötschberg verso Spiez e Berna. Quest'ultima ha perso la sua importanza con l'apertura da Visp del tunnel di base del Lötschberg, lungo 34,6 chilometri. A Briga il Glacier Express attraversa il piazzale antistante la stazione FFS prima di effettuare la fermata nella stazione MGB di Brig Bahnhofplatz.





*Foto Wikimedia*

61. La stazione di Briga della MGB è posta nel piazzale della stazione FFS (Foto Wikimedia)

Sono le 15.40, il sole è ormai scomparso dietro le montagne, mancano 90 minuti al termine del lungo viaggio del Glacier Express. Ne approfittiamo per prendere una bibita, questa volta optiamo per un succo di mela, e fare un giro sul treno, mentre si riparte alla volta di Visp costeggiando la linea FFS del Rodano. E possiamo testimoniare "l'internazionalità" dei viaggiatori presenti a bordo: passando per i vagoni vediamo tratti somatici di tutto il mondo e ascoltiamo linguaggi diversi. A Visp cominciamo la lunga salita verso Zermatt, la neve a terra nella stretta valle aumenta e, nonostante le molte ore di viaggio, i passeggeri restano con il viso attaccato al vetro del finestrino per ammirare il paesaggio.

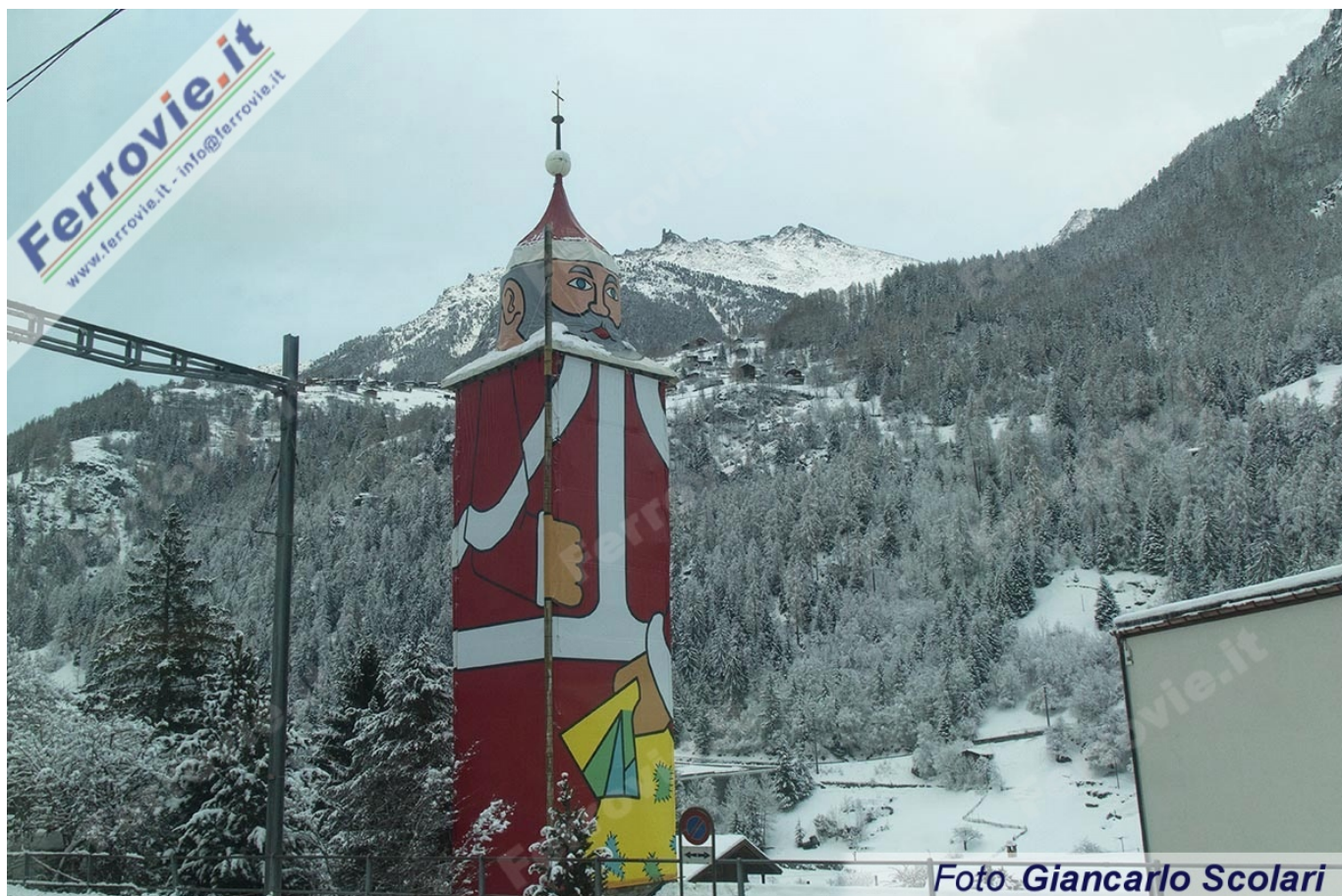


*Foto Giancarlo Scolari*

62. La luce del giorno piano piano lascia il passo alla notte, il Glacier Express è quasi giunto al termine della sua corsa a Zermatt, ma i passeggeri continuano ad ammirare il paesaggio (Foto Giancarlo Scolari, 13 dicembre 2017)

Fino a Zermatt da orario non abbiamo fermate per servizio commerciale, ma in realtà effettuiamo almeno due incroci con altri treni passeggeri e a St. Niklaus ci fermiamo per lasciare strada addirittura a un treno merci. Impensabile in Italia che il treno di maggior prestigio si fermi per incrociare un merci. La sosta ci permette però di ammirare il campanile della locale chiesa "travestito" da Babbo Natale.





63. Superata Visp siamo a St. Niklaus, nella valle Mattertal. Nel periodo invernale il campanile della chiesa viene "mascherato" da Babbo Natale (Foto Giancarlo Scolari, 13 dicembre 2017)

Täsch, ultima stazione prima di Zermatt, è anche il nodo di scambio dove lasciare l'auto prima di arrivare a Zermatt. La nota località turistica è off limits per le auto, che devono essere parcheggiate nel terminal di Täsch, con la sua stazione di testa da dove partono i treni navetta per Zermatt. L'ultimo tratto del viaggio, nonostante sia quasi buio, ci permette di vedere i selvaggi boschi. La linea si inerpica lungo la stretta vallata del Mattertal dai ripidi pendii coperti da boschi di larici ed è protetta da paravalanghe e tunnel. Alle 17.10, in perfetto orario e dopo 291 chilometri di viaggio, il Glacier Express arriva nella stazione di Zermatt.



64

Foto Giancarlo Scolari



65

Foto Giancarlo Scolari

64. Il Glacier Express dopo quasi 8 ore di viaggio è giunto a destinazione a Zermatt (Foto Giancarlo Scolari, 12 dicembre 2017)

65. La HGe 4/4 II della Matterhorn Gotthard Bahn che ha trainato il Glacier Express da Disentis/Muster a Zermatt (Foto Giancarlo Scolari, 12 dicembre 2017)

La famosa località turistica sotto il Monte Cervino è meta ambita da turisti di tutto il mondo. In inverno è possibile sciare su 183 km di piste, ma anche in estate sul Plateau Rosa si possono inforcare gli sci. Da Zermatt partono la ferrovia che sale ai 3.089 metri di quota del Gornergrat e la funicolare del Sunnegga. Ma di questo parleremo in un successivo articolo.

Il Glacier Express è un treno a prenotazione obbligatoria del posto con supplemento. I prezzi del biglietto da St. Moritz a Zermatt sono di 153 CHF in seconda classe e di 269 CHF in prima, mentre per chi volesse fermarsi a Briga, il costo da St. Moritz è di 115 CHF in seconda classe e 202 CHF in prima. A questi importi si aggiunge il prezzo della prenotazione del posto con supplemento, che varia dai 23 ai 43 CHF a seconda della stagione. Coloro che possiedono lo Swiss Travel Pass devono pagare solamente la prenotazione del posto con supplemento, in quanto l'intera tratta del Glacier Express è inclusa nel raggio di validità del pass. Il costo del pranzo (bevande escluse) è di 30 CHF se si sceglie il piatto del giorno o 43 CHF per il menu da tre portate.





66

Foto Giancarlo Scolari



67

Foto Leander Wenge - Zermatt Turismo

**66. L'esterno della stazione di Zermatt. Nella cittadina del Vallese le auto non sono ammesse, la fanno da padroni le auto e i furgoni elettrici. (Foto Giancarlo Scolari, 14 dicembre 2017)**

**67. Vista del centro cittadino di Zermatt con il monte Cervino al tramonto sullo sfondo (Foto Leander Wenge - Zermatt Turismo)**

Qualsiasi informazione sul Glacier Express su <https://www.glacierexpress.ch/> e su <https://www.rhb.ch/it/treni-panoramici/glacier-express>

Il modo migliore per visitare la Svizzera è con i mezzi pubblici. Lo Swiss Travel Pass permette di scoprire il Paese in treno, autobus, battello, alcuni treni panoramici come il Glacier Express e il Bernina Express (prenotazione del posto e supplemento a parte) e sui mezzi pubblici di oltre 75 città oltre a uno sconto del 50% sulla maggior parte delle ferrovie di montagna e all'ingresso gratuito in oltre 500 musei.

Per qualsiasi informazione si può chiamare il numero verde di Svizzera Turismo 00800 100 200 30, gratuito dall'Italia.

**Giancarlo Scolari - 08 gennaio 2018**

□ Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

□ Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

---

**Ferrovie.it** è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

**(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003**