

# Treinrondreis Zwitserland

Herman Ederveen & Riet Windau

Op 22 april was het zover: na weken van voorbereidingen beginnen we aan een treinrondreis door Zwitserland. Voor deze vakantie hebben we een eersteklas Interrail ticket met zeven reisdagen. En voor de meeste treinen ook gereserveerde plaatsen. Alles is gecheckt en we hebben er heel veel zin in.



Op station Arnhem worden we geconfronteerd met vertragingen van treinen uit de richting Utrecht. In de buurt van Driebergen/Zeist is een bovenleiding defect. Gelukkig wordt dit probleem net op tijd verholpen. Onze trein, een ICE richting Bazel, is op tijd. De trein bestaat uit twee delen van elk negen wagons. Wij hebben plaatsen in de laatste wagon. Overigens zal deze trein vanaf 16 juli niet meer rijden vanwege spoorwerkzaamheden in Zuid-Duitsland. En waarschijnlijk keert deze trein ook niet meer terug in de dienstregeling. Wij zijn dus blij dat we op tijd hebben geboekt.

Na station Keulen rijdt de trein in omgekeerde richting verder. We zitten nu dus in de eerste wagon. Tussen Keulen en Frankfurt rijdt de trein met snelheden van rond 300 km/u. In Bazel stappen we over op de regionale trein die ons naar Interlaken brengt. Ongeveer veertien tunnels tellen we op dit traject. Het laatste stuk rijden we langs de Thunersee. Het heeft gesneeuwd en alles ziet er op het eerste stuk mooi wit uit. Dichter naar Interlaken dalen we en is het ineens een heel stuk groener. In Interlaken aangekomen regent het en is het 3 graden.



Ons prima hotel ligt op 250 meter van het station. Na het inchecken vinden we een restaurantje met lokale gerechten. En na acht uur zitten in de trein is het fijn om na het eten nog een rondje te lopen (in de motregen). Zo krijgen we een eerste indruk van de omgeving: de bergen rondom Interlaken lopen steil omhoog en de rivier(tjes) die we tegenkomen zien er schoon en helder uit met snel stromend water.



De tweede dag blijven we in Interlaken. Het weer is somber en nat met af en toe (natte) sneeuw. De bergen zien er wel mooi wit uit, maar zijn voornamelijk gehuld in laaghangende bewolking. Ons doel is eigenlijk uitzichtpunt de Halder Kulm, waar we met een tandradbaan naar toe kunnen. Maar na bestudering van de webcam op Halder Kulm, besluiten we het toch niet te doen omdat het uitzicht boven helemaal belemmerd wordt door de wolken. Jammer!

Maar wel goed voor onze conditie: we hebben deze dag 16.000 stappen gezet 😊



Dag 3 is onze tweede reisdag. We gaan naar Montreux met de Golden Pass Express, een panoramatrein. Deze trein is uniek omdat het de enige commerciële trein ter wereld is die van spoorbreedte kan veranderen tussen normaalspoor en breedspoor. We staan onderweg in



Zweisimmen een tijdje stil. Hier worden eerst de rijtuigen al rijdend binnen enige seconden aangepast aan de nieuwe spoorbreedte (en perronhoogte!). Ook wordt een nieuwe locomotief voor de trein gezet omdat er op delen van het traject een tandrad wordt gebruikt vanwege steile hellingen.

Zweisimmen ligt op 949 meter hoogte en het sneeuwt een beetje. We zitten nu op smalspoor en de trein rijdt door fantastische bergen: we gaan omhoog en zitten in een witte wereld, en weer omlaag, waar alles weer groen is. We tellen ongeveer 28 tunnels. Aan het eind van het traject zien we beneden het meer van Genève. Geweldig om te zien hoe we steeds dichterbij Montreux komen. Vanaf Montreux rijden we met regionale treinen via Visp en Spiez en we eindigen weer in Interlaken West. Dit traject tellen we ongeveer zestien tunnels.



Na drie nachten in Interlaken reizen we naar de volgende overnachtingsplaats: Lugano. Het eerste traject leidt naar



Luzern: de Luzern Interlaken Express, weer een panoramatrein. De reis gaat eerst naar Meiringen. Daar rijdt hij een klein stukje terug om vervolgens stik omhoog te gaan met gebruik van een tandrad. En natuurlijk zien we onderweg ook weer veel sneeuw op deze route. We stoppen maar met het tellen van tunnels: het zijn er teveel en we raken telkens de tel kwijt. Er is immers zoveel te zien!

In Luzern hebben we jammer genoeg geen tijd om rond te kijken. We hebben slechts een korte tijd om over te stappen op

een raderboot. Eerst leveren we onze koffers in. Die gaan niet mee op de boot, maar worden apart naar de aansluitende trein in Flüelen gebracht. En in Lugano kunnen we ze weer in ontvangst nemen. De boot vaart over het Vierwoudstreekmeer en brengt ons naar Flüelen.



Daar stappen we dan in de Gotthard Panorama Express. Onze route leidt door de oude Gotthardtunnel van 15 km. Tijdens de reis krijgen we een stuk geschiedenis mee van de bouw van deze tunnel tussen 1872 en 1882. Wat een werk was dat voor die tijd. Inmiddels is er ook een nieuwe tunnel. Deze 57 km lange tunnel is in 2016 opgeleverd. Gelukkig hebben wij de route via de oude tunnel genomen.



We kunnen nu genieten van prachtige uitzichten met weer sneeuw natuurlijk. En we zien verschillende oplossingen voor het overbruggen van hoogteverschillen van ca 1800 meter. Zoals bijvoorbeeld de keerlussen bij Wassen:



Deze foto is te vinden op internet. De foto's die we zelf vanuit de trein hebben gemaakt komen niet overeen van het gevoel dat je krijgt als je in de trein over dit traject rijdt. Verder rijden we ook door heel wat (spiraal)tunnels. Daarbij komen we er regelmatig op een andere hoogte uit, als dat we er in gingen. We eindigen deze dag in Lugano op 273 meter hoogte. Ons hotel is ook dit keer kort bij het station. Vanuit onze kamer horen we de treinen voorbij komen. Lugano heeft een station waar Zwitserse treinen veelal niet verder gaan en waar treinen vanuit Italië binnen komen en verder Zwitserland in gaan.



Op dag 5 staat er geen treinreis op het programma. Maar omdat het weer fris en een beetje druilerig is, gaan we vandaag naar de Monte Brè. Met de bus rijden we naar de oostkant van Lugano en nemen daar een kabelspoor-treintje naar 925 m hoog. Je kunt daar over een groot gebied rondom Lugano en het meer van Lugano heen kijken.

De volgende dag reizen we met de Bernina bus van Lugano via Italië naar Tirano. Eerst rijden we langs het meer van Lugano met weer veel tunnels en vervolgens steken we door naar het Comomeer. De weg is niet breed en verschillende keren is er wat oponthoud omdat automobilisten niet (willen) snappen dat een bus meer ruimte nodig heeft om een bocht te nemen.



In Tirano hebben we tijd voor een lunch en vervolgens stappen we in de Bernina Express, weer een panoramatrein. Onderweg naar Chur lijkt het of de uitzichten nog geweldiger zijn dan in de vorige etappes. Hoogtepunten op deze route zijn het spiraalviaduct bij Brusio en de Albulaviaducten en keertunnels, met name het Land-

wasserviaduct. We hebben dit alles meegemaakt, maar geen foto kunnen maken die deze technische hoogstandjes recht doet. Op internet hebben we deze foto's gevonden.



De reis voert ons ook over het traject waarop in oktober 2022 de langste trein van de wereld heeft gereden met een lengte van 1900 meter, met 25 treinen van de Rättsche Bahn. Tussen Preda en Filisur ging deze trein bergafwaarts, via verschillende keertlussen.



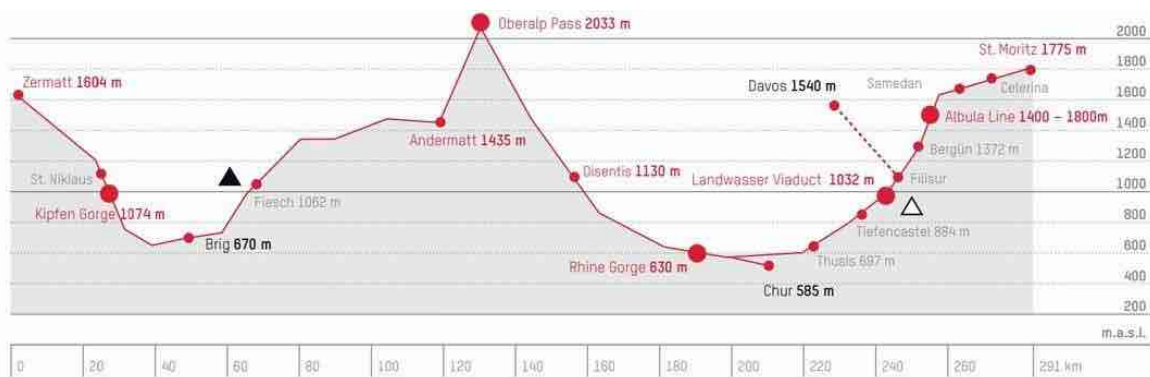
In Chur hebben we weer een treinloze dag. We wandelen 's ochtends naar de Rhein en onderweg bekijken we het station nog even goed. Daar zien we treinen van verschillende maatschappijen. Dat moet zeker op de foto worden gezet.



's Middags wandelen we door de Altstadt. Dat is verrassend. Het is wel jammer dat het zondag is. Maar het is goed weer en we nemen koffie met taart bij een leuke konditorei. Dus wat maakt het uit dat de winkels en veel horeca dicht zitten.



Het is rustig op de straten en er is genoeg te zien. Het is weer tijd om verder te gaan. We reizen met de Glacier Express dwars door Zwitserland naar Zermatt. En weer krijgen we te maken met hoogtevverschillen.



De trein rijdt het station binnen met een rode locomotief. Blijkbaar moet hij dan weer terug, want er wordt een andere (groene) locomotief aangekoppeld.



Tot Disentis trekt deze locomotief van de Rhätische Bahn de trein. Maar vanaf Disentis wordt gebruik gemaakt van een rode locomotief van de Matterhorn Gotthardbahn. Dat is nodig vanwege de komende hoogteverschillen waardoor weer gebruik gemaakt moet worden van een tandradbaan.

We gaan nu naar 2000 meter hoogte met steile trajecten. En weer schieten de schitterende uitzichten met veel sneeuw ons voorbij.



Onderweg stoppen we verschillende keren, omdat er treinen moeten passeren. De spoorbaan is in de bergen immers maar enkelbaans. Na een reis van ongeveer zes uur komen we in Zermatt aan. Het is een mooi autovrij plaatsje, maar er rijden wel kleine elektrische taxi's en andere busjes. En het is er heel toeristisch. We zijn niet de enigen die met koffers lopen...

Met nog een dag voor de boeg besluiten we dat we toch de Matterhorn willen zien. Dat kan vanaf de Gornergrat, laten de webcams ons zien. We gaan met de Gornergratbahn naar boven op 3089 meter. En lopen dan nog een stukje tot 3100 meter. We zijn niet alleen, treinen vol mensen gaan naar boven. Boven lopen we in de sneeuw. De paden zijn weliswaar schoongemaakt, maar het is wel oppassen, want hier en daar is het verraderlijk glad.

De uitzichten zijn schitterend, maar de Matterhorn krijgen we niet duidelijk in beeld. De wolken zijn spelbreker. Wel kunnen we in "Zoom the Matterhorn" (een multimediale expositie) de berg in volle glorie en in vier seizoenen zien. En op de foto met een vergulde historische locomotief van de Gornergratbahn is ook wel grappig.



Terug in Zermatt wandelen we nog wat rond. Dat kan gewoon op straat. Er rijden wel elektrische wagentjes, maar er mogen geen benzine- of dieselveertuigen rijden.



Als het nodig is om groot materiaal het plaatsje binnen te krijgen, bijvoorbeeld voor werkzaamheden, dan rijdt de politie mee. Blijkbaar wordt hier nog wel geschied. Regelmatig lopen ze in vol ornaat, met de ski's over de schouder, door de straten. Behalve de Gornergratbahn gaat er ook een kabelbaan naar boven.

Dan is het de laatste dag van onze Zwitserlandreis. We staan vroeg op, want we hebben een lange reis voor de boeg. Met eerst een regionale trein naar Visp. Volgens de oorspronkelijke planning zouden we daar maar vijf minuten hebben om over te stappen. Met de aangepaste planning 41 minuten. Dat moet genoeg zijn.



Toch lijkt het even niet goed te gaan. Op het laatste moment moet de trein naar Bazel naar een ander perron. En dan blijkt onze wagon ook aan het andere eind van het perron te staan. Dus toch nog even doorlopen.



Onze trein komt uit Italië en gaat naar Bazel. Daar stappen we in een hele lange trein, die van Bazel naar Hamburg rijdt. Wij zitten in de op één na laatste wagon, een panoramawagon van.... de Gotthard Panorama Express. Wij hebben gelukkig ook weer gereserveerde plaatsen. De panoramaramen hebben in het eerste deel van de reis niet zoveel nut. Maar vanaf Mainz tot Keulen hebben we uitzicht op de Rijn. Dat is wel weer genieten.



Het is een warme zomerse dag. De temperatuur in de wagon loopt op. En de airco doet het niet. Dat kan dus ook gebeuren. Maar het is wel het enige minpuntje van de hele reis. In Düsseldorf stappen we op de ICE die ons naar Arnhem brengt. Dit is dan het einde van onze prachtige reis door Zwitserland.

NOG WAT CIJFERS OVER DEZE REIS:

- 15 treinen, 1 bus en 1 boot, 4 hotels
- 42,5 uur reistijd totaal
- 7,5 uur gemiddeld per reisdag
- 2089 km totaal
- 346 km gemiddeld per reisdag
- 99.699 stappen totaal, 9.969,9 stappen gemiddeld per dag
- Hoogste punten:
  - Airolo (Gotthard Panorama Express) - 1175 meter
  - Brunigpass (Golden Pass Express) - 1008 meter
  - Bernina Pass (Bernina Express) - 2253 meter
  - Oberalppass (Glacier Express) - 2033 meter
  - Gornergrat - 3100 meter
- We boekten deze reis via [www.treinrondreis.nl](http://www.treinrondreis.nl)

Bron: **Het Zijspoor** - clubblad van Modelbouwvereniging Arnhem e.o.