



PRINT MEDIA

SUISSE TOURISME

Ref: 574 / 5E19C6B729

Suisse.

tout naturellement.



**HET
LAATSTE
NIEUWS**

Het Laatste Nieuws

Date: 11-01-2020

Page: 57+62-63

Periodicity: Daily

Journalist: -

Circulation: 267 732

Audience: 1 382 400

Size: 1 987 cm²



publications: 2 : Het Laatste Nieuws - De Nieuwe Gazet



**Door
Zwitserland
met de trein
der traagheid**

62 & 63



GRAUBÜNDEN VERKENNEN VIA

DE RHÄTISCHE BAHN

Kronkelend door de Zwitserse Alpen

Door het raam van de Bernina Express, de 'traagste exprestrein ter wereld', de witte wereld van de Zwitserse Alpen zien voorbijglijden, is uren achtereen relaxed genieten. Wat niet wil zeggen dat er onderweg in de sneeuw niets te beleven valt.

JONATHAN VANDEVOORDE

Er is geen aangenamere, gemotoriseerde manier om van een landschap te genieten dan vanuit een trein. De krakende, piepende rode wagonnetjes van de Rhätische Bahn — kortweg 'RhB' — zijn hét symbool van het Zwitserse kanton Graubünden. Je kent ze wel, want al wie in zijn jonge jaren ooit met

Intersoc in Klosters, Sankt Moritz of Maloja is geweest, heeft erin gereden. Misschien zelfs zoals ik nu, met het raam open minutenlang de frisse berglucht opsnuivend, tot tranen toe bewogen.

Toen was ik een jongetje van tien dat bijna elke vakantiedag op het perron van het station vlakbij zijn huis op een bank postvatte om naar de stoppende en vertrekkende treinen te kijken. Ik droomde ervan om machinist te worden. En heb ik vandaag even geluk, want ik heb een afspraakje met Lorenz, de machinist van de Bernina Expres. Ik mag in Chur in de stuurcabine opstappen en naast hem plaatsnemen aan de kop van de traagste exprestrein ter wereld, de luxetrein die Chur met Tirano in Italië verbindt.

In de brede valleien tussen Chur en Thusis loopt het spoor nog tamelijk vlak en rechtdoor. Lorenz rijdt tachtig per uur. Maar voorbij Thusis gaat de rem erop, want het is een en al bochten en keertunnels bergopwaarts. De Bernina Expres wordt een knalrode, ijzeren slang die hissend en sissend omhoog kruipt tegen gemiddeld 35 kilometer per uur. «In de afdaling mag ik hier zelfs niet sneller dan dertig, anders wordt afremmen een beetje lastig», verklaart Lorenz in een typisch Zwitsers understatement.

Unesco

In 2009 werd de 123 kilometer lange spoorlijn tussen Thusis en Tirano, de zogenaamde Albula- en de Berninalijnen, toegevoegd aan de Unesco-Werelderfgoedlijst, vanwege de ingenieuze wijze waarop de spoorweg, die aan het begin van de twintigste eeuw werd aangelegd, hoogtes en obstakels overwint: met 55 tunnels, tientallen viaducten, keerlussen en krappe bochten. Kroon op het werk is het elegante Landwasser viaduct waar de trein eerst 65 meter boven een kloof rijdt en dan meteen in een tunnel in een loodrechte rotswand duikt.

De RhB is er altijd al geweest voor de toeristen die Graubünden bezochten. Enkele rijke hoteliers, die het de — vooral Engelse — society in Davos en Sankt Moritz naar hun zin wilden maken, zochten eind 19de eeuw naar een manier om het gefortuneerde clientèle naar hun luxehotels te lokken. Een smalspoornetwerk was de oplossing, waardoor de Engadin- streek sneller en makkelijker bereikbaar werd voor de toeristische elite die in Chur met de trein aankwam. De RhB was van in het begin een succes.

Stucco-façades

Het pittoreske Bergün is mijn standplaats voor vannacht. De gedecoreerde stucco-façades verraden een verleden van welvaart, waardoor het plaatsje zich officieel tot een van de 'mooiste dorpen van Zwitserland' mag rekenen. Op het dorpsplein valt het meteen op: ik zie mensen in skipak met een slee op de schouder rondlopen.

Bergüns skigebiedje stelt nauwelijks iets voor, maar de zes kilometer lange slede-afdeling, niet zomaar 'der Klassiker' genoemd, is wereldberoemd in Zwitserland. Tussen Bergün en Preda, één treinhalte hogerop, heeft de RhB

zelfs een speciale Schlittelzug op en neer rijden.
Zo zit ik diezelfde namiddag weer in een rammelende wagon naar het startpunt van een huiveringwekkende afdaling op twee ijzeren latjes. Naast het perron plaats ik mijn slede in positie, trek mijn handschoenen aan, pak het snoer beet en duw af. Het gaat loeihard. Verschillende keren sjees ik onder een keerviaduct van de spoorlijn door, al mijn stuurmanskunsten aansprekend om niet tegen een brugpijler te crashen. Dáárom hebben al die anderen een helm op! Nog voor de Schlittelzug terug is, ben ik al in Bergün aangekomen.

Witte wereld

De volgende dag reis ik in een van de luxe panoramawagons van de Bernina Expres verder zuidwaarts. Voorbij de prachtige, brede vallei van Engadin vlakbij Samedan verandert het landschap snel.
Voorbij Pontresina wordt de Morteratschgletsjer als toeristisch hoogtepunt in drie talen aangekondigd, zoals alles langs het traject. Veel passagiers gaan aan de rechterkant van de wagon staan om de ijsmassa te kunnen fotograferen.

Hogerop wordt de bergwereld boomloos en zonovergoten. Spierwit. Bij halte Diavolezza stap ik uit en begeef ik mij tussen een kleurrijk uitgedost skipubliek naar het kabelbaanstation honderd meter verderop. In een grote glazen bak zweef ik van de zon zomaar een blizzard in.

Ik had gehoopt om boven de machtige coulisse van de Piz Palü en het massief van de Bernina te kunnen, maar als ik uitstap bij Berghaus Diavolezza, mijn hotel voor vannacht, snijdt een ijskoude wind door mijn kleren. Poedersneeuw loeit om het gebouw heen. Geen berg te zien.

Snel naar binnen, daar is het gezellig: een huis vol toerskiërs die morgen bij het krieken van de dag over de gletsjers zullen afdalen, schat ik.

De volgende ochtend slingert mijn trein

door het hooggebergte naar 2.253 meter hoogte, het hoogste punt op de lijn: halte Ospizio Bernina, gelegen aan het Lago Bianco, dat helemaal dichtgevroren is. Ik stap uit, veel drukte is er hier niet. Op het perron staat een oude, pezige man in skibroek op mij te wachten. Romeo Lardi, een berggids uit Poschiavo, het stadje verderop langs de lijn. Romeo heeft stokken en sneeuwschoenen voor mij meegebracht en neemt mij mee op een sneeuwwandelaar toer boven de vlakbij gelegen Berninapas.

Luttele minuten van het treinstation verwijderd kom ik zo midden in een ongerepte, witte bergwereld terecht. Werkelijk elke plek in dit land is met het openbaar vervoer te bereiken, denk ik hardop en met bewondering. Romeo vindt dat heel normaal.

De trein stopt nog op Alp Grüm, een stationnetje tien minuten verderop. Toeristen stappen uit en maken foto's van het besneeuwde berglandschap. Een kwartiertje later wordt het vertrek van de trein omgeroepen, stappen we met z'n allen weer in en begint een knarsende afdaling door het groene Val Poschiavo, het Italiaans sprekende deel van Graubünden.

Mini-Firenze

Van Alp Grüm naar Tirano in Italië is nog slechts een dik uur sporen. Onderweg wil ik nog wat van het prachtige stadje Poschiavo meepikken. De huizen zien er on-Zwitsers uit. Ik lees dat bijna alle villa's in het stadje door dezelfde architect zijn ontworpen, ene Giovanni Sottovia, waardoor het hele centrum op een soort mini-Firenze lijkt. Het echte Italië is nu niet ver meer weg. In Brusio trekt de spoorlijn nog één fotogenieke varkensstaart door de velden en tussen de huizen.

Terminus is Tirano, een stad in de Italiaanse provincie Sondrio. Daar zoek ik, net zoals de meeste treingasten, een terras op een van de restaurantjes rond het stationsplein, vergaap mij op een palmboom en geniet van het kortdurende gevoel in mediterrane Italië aanwezig te zijn. Want over een uurtje vertrekt mijn trein alweer, terug naar Chur, en mag ik het hele ritje in één teug nog eens overdoen.

Neen, dat is zeker geen straf voor deze jongen die vroeger machinist wilde worden.



Toeristen genieten van het grandioze uitzicht in de panoramawagons van de Bernina Express.

Foto's Jonathan Vandevorde



De Bernina Express verbindt het Zwitserse Chur met Tirano in Italië.

«Voorbij Thusis gaat de rem erop, het is een en al bochten en keertunnels bergopwaarts. De Bernina Express wordt een knalrode, ijzeren slang die hissend en sissend omhoog kruipt»

gerop wordt de bergwereld booms en zonerogoten. Spierwit. Bij halte ivolezza stap ik uit en begeef ik j tussen een kleurrijk uitgedost skiblijk naar het kabelbaanstation hond meter verderop. In een grote glashak zweef ik van de zon zomaar een

door het hooggebergte naar 2.253 meter hoogte, het hoogste punt op de lijn: halte Ospizio Bernina, gelegen aan het Lago Bianco, dat helemaal dichtgevroren is. Ik stap uit, veel drukte is er hier niet. Op het perron staat een oude, roze man in skibroek en mijte wacht



De witte wereld
verkennen boven
de Berninapas.



Meer sleetjes dan ski's in het oude centrum van Bergün.



PRAKTISCH

ERHEEN

- Swiss vliegt dagelijks vijf keer van Brussel naar Zürich. Dan met de trein verder naar Chur.

www.swiss.com

www.sbb.ch

- Sporen kan ook, eerst via Luik en Keulen naar Basel, daar de IC naar Chur.

www.b-europe.com

- Sporen in Zwitserland is het goedkoopst met een voordeelpas van het Swiss Travel System. Verschillende formules mogelijk.

www.MySwitzerland.com/treinreizen

- De rit van Chur naar Tirano duurt ongeveer 4,5 uur en kost vanaf ong. CHF 30 (€ 28). Twee keer overstappen. Met de luxere Bernina Express (zonder overstap) geldt een toeslag van CHF 10 tot 16 (€ 9 tot 15). Reserveren!

www.rhb.ch

TIP

Het spoorwegmuseum in Bergün, gewijd aan de Albulalijn. Er staat ook een geweldige modelspoorbaan opgesteld.

www.bahnmuseum-albula.ch

INFO

www.graubuenden.ch

www.MySwitzerland.com