

A red train with multiple passenger cars is crossing a long, multi-arched stone viaduct. The viaduct spans a deep, lush green valley filled with dense tropical forest. In the background, rolling hills and mountains are visible under a slightly hazy sky. The overall scene is vibrant and scenic, typical of a travel guide cover.

lonely planet

MOOISTE TREIN REIZEN

60

ONVERGETELIJKE
TREINAVONTUREN

lonely  planet

MOOISTE TREIN REIZEN

60

ONVERGETELIJKE
TREINAVONTUREN





VAN KALKA NAAR SHIMLA, INDIA

Inhoud

Voorwoord
Over dit boek

Afrika

De Bloutrein in Zuid-Afrika
Van Mombasa naar Nairobi (Kenia)
Van Alexandrië naar Aswan (Egypte)
De TAZARA (Tanzania en Zambia)
Van Tanger naar Marrakesh (Marokko)

Noord- en Zuid-Amerika

De Sunset Limited (VS)
La Trochita (Argentinië)
De Rocky Mountaineer (Canada)
De Titicaca-trein van Perurail (Peru)
De Metro-North Hudson Line (VS)
De Ferrocarril Chihuahua al Pacífico (Mexico)
De California Zephyr (VS)
Van Havana naar Santiago de Cuba (Cuba)
De Amtrak Downeaster (VS)
De Rupert Rocket (Canada)

6 Van Lima naar Huancavelica via Huancayo (Peru) 87
8 De New Mexico Rail Runner Express (VS) 91
De Serra Verde Express (Brazilië) 95
De Coast Starlight langs de Stille Oceaan (VS) 99
13 Dwars door Canada met VIA Rail (Canada) 105

Azië

23 De Darjeeling Toy Train (India) 113
29 De Hokkaido Shinkansen (Japan) 117
33 Van Bangkok naar Singapore (Thailand, Maleisië en Singapore) 121
39 De Tōkaidō en Sanyō Shinkansen (Japan) 124
45 De Herenigingsexpres (Vietnam) 129
49 Van Kalka naar Shimla (India) 135
55 De Dodenspoorlijn (Thailand) 138
59 Van Colombo naar Badulla (Sri Lanka) 143
63 De Nilgiri Mountain Railway (India) 149
69 Langs de postweg (Japan) 154



© PETE SEAWARD | LONELY PLANET



ROCKY MOUNTAINEER, CANADA



© MATT MUNRO | LONELY PLANET

IMAGE COURTESY OF AMTRAK

HERENIGINGSEXPRESS, VIETNAM

COAST STARLIGHT, VS

Europa

Van Settle naar Carlisle (VK)	161
De Glacier Express (Zwitserland)	167
Van Bilbao naar Ferrol met FEVE (Spanje)	171
De Linha do Douro (Portugal)	175
De East Coast Main Line (VK)	181
De Petit Train Jaune (Frankrijk)	185
Van Belgrado naar Bar (Servië en Montenegro)	191
De Bernina Express (Zwitserland en Italië)	195
De Venice Simplon-Orient-Express (Engeland, Frankrijk, Zwitserland, Oostenrijk en Italië)	203
De Heart of Wales Line (Wales en Engeland)	207
Van München naar Venetië over de Brennerspoorlijn (Duitsland, Oostenrijk en Italië)	211
De Kyle of Lochlash Line (Schotland)	215
Van Nova Gorica naar Jesenice (Slovenië)	219
Van Cannes naar Menton (Frankrijk)	223
De Bergensbanen (Noorwegen)	227
Van Londen naar Fort William met de Caledonian Sleeper (Engeland en Schotland)	233

De Ferrocarril de Sóller (Spanje)	237
De Inlandsbanan (Zweden)	240
De Ffestiniog en Welsh Highland Railways (Wales)	245
De Centovalli Express (Zwitserland en Italië)	251
De Kusttram (België)	255
Mr Henderson's Railway (Spanje)	259
Van Keulen naar Mannheim (Duitsland)	263
De Flåmsbana (Noorwegen)	267

Oceanië

De Ghan (Australië)	273
De South Coast Line (Australië)	279
De TranzAlpine (Nieuw-Zeeland)	283
De West Coast Wilderness Railway (Australië)	287
De Northern Explorer (Nieuw-Zeeland)	291
De Kuranda Scenic Railway (Australië)	297
Register	300
Colofon	304



GARE DE LYON, PARIJS



DE GHAN, AUSTRALIË



TŌKAIDŌ SHINKANSEN, JAPAN

Over dit boek

TOM HALL REDACTIECHEF LONELY PLANET



Bij Lonely Planet hebben we altijd al een zwak voor treinen gehad. Misschien komt het door onze geschiedenis, die sterke wortels heeft in reizen over land, of doordat we graag lijnen op kaarten volgen, of doordat we graag kennismaken met nieuwe mensen en plaatsen. En we weten dat een treinreis vaak tot een geweldig mooi avontuur kan leiden. Meerdere generaties reizigers hebben dat gevoel ervaren met een Lonely Planet-reisgids bij zich, in het Union Station in Chicago, het Gare de Lyon in Parijs, de Chhatrapati Shivaji Terminus in Mumbai of een ander beroemd treinstation. In dit boek proberen we dat gevoel te distilleren en de weg te wijzen naar andere fantastische reizen.

Toen we *Mooiste treinreizen* bedachten, vroegen we eerst, zoals vaak bij Lonely Planet, aan zo'n 200 reisboekenschrijvers wat hun favorieten waren. We kregen te veel ideeën om allemaal op te nemen, met veel verschillende redenen waarom ze zo bijzonder waren. Sommige waren epische internationale reizen, andere waren korte routes bij een stad, langs de kust of naar een speciale plek. Sommige zijn ongelooflijke technische prestaties, andere lijken te worden gedreven door pure wilskracht van lokale spoorwegmedewerkers. Er zijn er die zo beroemd zijn dat ze op de Werelderfgoedlijst van Unesco staan, maar mijn favorieten zijn de weinig bekende routes die je misschien niet opmerkt, omdat de meeste passagiers met een intercity ergens anders heen gaan.

We publiceren dit eerbetoon aan onze liefdesrelatie

met treinen op een moment dat stalen rails en wielen een 21e-eeuwse renaissance beleven. Na jarenlange achteruitgang van het treinverkeer onderstrepen hogesnelheidslijnen, lightrailverbindingen en ultralangeafstands-goederenlijnen het belang van de spoorwegen voor de wereldeconomie. Naast klassiekers als de California Zephyr in Amerika en de rit van Colombo naar Badulla in Sri Lanka tonen we in dit boek ook een aantal relatieve nieuwkomers, zoals de (verlengde) Ghan van de noordkust naar de zuidkust van Australië en de rit van Mombasa aan de Indische Oceaan naar de Keniaanse hoofdstad Nairobi. Het huidige treinvriendelijkere wereldbeeld heeft ook geleid tot een grotere waardering voor kleine maar perfecte lijnen zoals de Darjeeling Toy Train, de Petit Train Jaune in Frankrijk en de Sloveense geheimtip van Nova Gorica naar Jesenice.

Er is meer te vieren dan de hogesnelheidslijnen. Nieuwe nachttreinen, soms met innovatieve slaapcoupés, bevredigen de wens van reizigers om wakker te worden nadat ze naar een compleet andere plek zijn getransporteerd. In dit boek lees je onder meer over de reis van Belgrado in Servië naar Bar in Montenegro en van Londen naar de Schotse Hooglanden. En we besteden graag aandacht aan het opmerkelijke aantal erfgoedspoorlijnen, die overal ter wereld een verrijking van het treinreisaanbod zijn. In dit boek delen we onze passie voor *the permanent way*, zoals een spoorweg in het Engels zo mooi heet. Of je nu met hoge snelheid of een slakkengangetje wilt reizen: hier vind je inspiratie voor je volgende treinreis.

BETEKENIS VAN DE SYMBOLEN



Toeristentrein



Passagierstrein



Stoomtrein



Hogesnelheidstrein



Aanbevolen stop



Uitzicht



Spoorwegarchitectuur



Omgeweg



Treinleven



Eten en drinken



Budget: ticket < € 45



Gemiddeld: ticket € 45 - € 90



Hoogste klasse: ticket > € 90

De Bloutrein in Zuid-Afrika

ZUID-AFRIKA ●



De Bloutrein is een Zuid-Afrikaanse trein met blauw bloed: al sinds de jaren 1920 vervoert hij in enige vorm passagiers tussen Kaapstad en medehoofdstad Pretoria. Deel van de attractie is de weelde aan boord: lummelen in luxesuites, oesters slurpen in het restauratierijtuig of nippen aan Zuid-Afrikaanse vintage wijnen. Maar vergeet ook het landschap niet: je ziet hoe het weelderige gebladerte van de West-Kaap wordt afgelost door blauwe bergen en hoe de stoffige tinten van de Grote Karoo plaatsmaken voor de graslanden van het Hoogveld.

1 VERLOOP VAN DE REIS

Kaapstad heeft niet het mooiste station ter wereld, maar de achtergrond, met de bergtop van de trotse Leeuwenkop, is wel spectaculair. Er komen zowel forensentreinen als sneltreinen voor de lange afstand en natuurlijk de vermaarde Bloutrein, waarvan de aristocratische rijtuigen een paar keer per maand op het perron verschijnen. Butlers brengen de passagiers naar hun coupés, verdeeld in 'De Luxe'- en iets ruimere 'Luxury'-suites. Ze hebben een zachte zitbank en een kleine schrijftafel, maar 's avonds worden die als bij toverslag veranderd in een- of tweepersoonsbedden met dekbedden van ganzendons.



Plus vergulde badkamers, gepolijste lambrisering en ramen om heerlijk relaxed het steeds veranderende landschap te bekijken. Waarom zou je je coupé eigenlijk verlaten?

Wanneer de Bloutrein eenmaal op gang komt, laat hij de voorsteden van Kaapstad al gauw achter zich en bereikt de uitlopers van het Bolandgebergte, met wijngaarden op de voorgrond. Dit is het hart van het Zuid-Afrikaanse wijnland, dus neem een glas terwijl je de passen oversteekt en wijnstad Worcester bereikt, en nog een glas terwijl de trein de hellingen van het Groot Randgebergte beklimt op weg naar de vlakte daarachter.

De trein heeft zo zijn rituelen. In het restauratierijtuig krijgen gasten meergangenmaaltijden geserveerd met gerechten van bijvoorbeeld struisvogel, impala en Karoo-lam. Om het eten te laten zakken wandelen sommigen naar de achterkant van de trein om vanuit een leren fauteuil in het observatierijtuig het landschap achter de trein te

zien wegglijden. Bij de high tea is er een kleine stormloop op het loungerijtuig, terwijl 's avonds de clubwagon volstroomt. Daar vind je een bibliotheek, schaakspellen en een goedgevulde bar, waarvan de flessen rinkelen op het getril van de rails. De luxe aan boord vormt een groot contrast met het grimmige landschap van de Grote Karoo, een dunbevolkte halfwoestijn waarvan de naam is afgeleid van het Khoisan woord voor 'land van dorst'. Neem een slaapmutsje in je eigen coupé, schuif het gordijn open, doe het licht uit en bewonder de sprankelende sterrenhemel.

Op de tweede dag komt de Bloutrein piepend tot stilstand in Kimberley, de hoofdstad van de provincie Noord-Kaap. Je bent nu ongeveer halverwege. Kimberley verwierf roem en rijkdom als centrum voor diamantwinning, met eind 19e eeuw bekende figuren als Cecil Rhodes en het bedrijf De Beers. De trein pauzeert voor een excursie naar 'Die Groot Gat', een van de grootste met de hand gegraven gaten ter wereld, waar gasten vanaf een platform naar beneden kunnen turen en nadenken over de schrijnende omstandigheden van de vroegere diamantmijnbouw.

Ten noordoosten van Kimberley maakt de Karoo uiteindelijk plaats voor het glooiende grasland met koolbomen van het Hoogveld, een gebied waar een groot deel van de Zuid-Afrikaanse bevolking woont. De Bloutrein flitst zonder stoppen langs het immense Johannesburg en komt dan tot stilstand bij buurman Pretoria, de bestuurlijke hoofdstad van het land.

Het avontuur eindigt onder de klokkentoren van het honderd jaar oude station van Pretoria, waar butlers de passagiers naar de aankomstlounge begeleiden. Terug naar de realiteit, zou je kunnen zeggen. Per vliegtuig duurt deze reis nog geen drie uur, maar tijdens een driedaagse treinreis zie je de landschappen van de 'regenboognatie' van dichtbij in al hun kleurrijke glorie.



2 SERVICE AAN BOORD

De Bloutrein is een soort 'cruiseschip op wielen', met prijzen inclusief excursies, eten en drinken. Vrijwel alles is inbegrepen: interessant genoeg zelfs Cubaanse sigaren, maar niet de kaviaar en de Franse champagne. Je kunt kiezen tussen een- en tweepersoonsbeden. Voor de avondmaaltijd geldt een dresscode. Dat betekent dat de heren pak en stropdas moeten dragen en dat korte broek en slippers in het restauratierijtuig niet zijn toegestaan. Elk rijtuig heeft een eigen butler. Die kan vrijwel alles regelen, van een borrellhapje in de middag tot je wasgoed. Jammer genoeg hebben de ramen dubbel glas en kunnen ze niet open, maar daar staat tegenover dat er een goed werkende airco is om de ergste hitte van de Karoo buiten te houden.

Steek de nauwe kloven van de Nuwekloofpas over op weg naar het dal van de Breederivier.



Bij de Hexrivierpas verdwijnt de trein in de eerste spoor tunnel van Zuid-Afrika.



Rijd de Grote Karoo binnen bij Matjiesfontein, dat is gesticht als pleisterplaats voor treinpassagiers.



De Rocky Mountaineer

CANADA ●

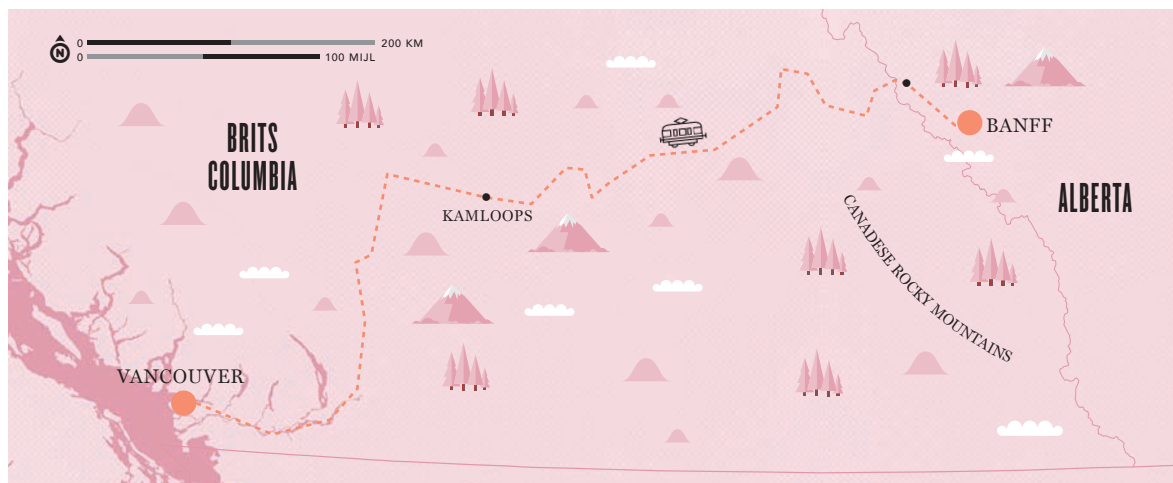


Deze treinreis, een 19e-eeuwse pioniersspoorlijn door de wilde Rocky Mountains, is tegelijk een geologische excursie, een toeristisch avontuur en een safari. De reis belooft adembenemende uitzichten op de typisch Canadese berglandschappen, plus een keur aan technische wonderen, van duizelingwekkende bruggen tot slimme tunnels. En met wat geluk kun je misschien zelfs een Amerikaanse zeearend, een eland of een grizzlybeer spotten.

1 VERLOOP VAN DE REIS

In de jaren zeventig van de 19e eeuw werden er ambitieuze plannen gemaakt voor een trans-Canadese lijn tussen de Stille en de Atlantische Oceaan. Helaas lag er één vrij groot obstakel in de weg. Of liever gezegd heel veel grote, puntige obstakels: de Rocky Mountains. Na jarenlange planning legde het nieuwe bedrijf Canadian Pacific Railway in 1881 zijn eerste spoorlijn aan. Vijf jaar later, op 28 juni 1886, reed de eerste trein van Montreal helemaal naar Port Moody bij Vancouver: een gigantische technische prestatie die in veel opzichten de opkomst van Canada als moderne natie markeerde.

Helaas is de Rocky Mountaineer nu de enige passagierstrein die nog over dit historische stuk spoor rijdt. De route voert langs bulderende rivieren, sprankelende meren, dichte bossen, slingerende kloven en woeste bergen, maar woest landschap en comfort blijken goed samen te gaan; met zijn fraaie





© PETE SEAWARD | LONELY PLANET



panoramarijtuigen, chique dinerlounge en elegant geklede medewerkers doet deze trein zijn best om de passagiers bij elke gelegenheid te verwennen.

De klassieke route van de Rocky Mountaineer, de 'First Passage to the West', begint in Vancouver en volgt het originele spoor van Canadian Pacific naar het bergstadje Banff. Precies om 8 uur 's ochtends vertrekt hij, vaak begeleid door doedelzakmuziek: een traditioneel geluid dat goed bij zo'n iconische trein past. Wanneer de trein de buitenwijken van de stad achter zich heeft gelaten, ratelt hij langs de oevers van de Fraser en de Thompson, en begint dan aan een lange klim. Watervallen, boomstammen in de rivier en canyons schieten voorbij. De bossen worden minder dicht en in de verte doemen de Rockies op. Door de grote, gebogen vensters voelt het alsof je midden in het landschap zit. Een beetje als een 3D-film, maar dan écht echt.

Een rit met de Rocky Mountaineer is een sociale ervaring. In de panoramarijtuigen wisselen passagiers



Hou je camera bij de hand voor de bulderende waterval van Hell's Gate, waar 750 miljoen liter water door een smalle kloof wordt geperst.

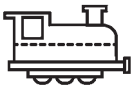
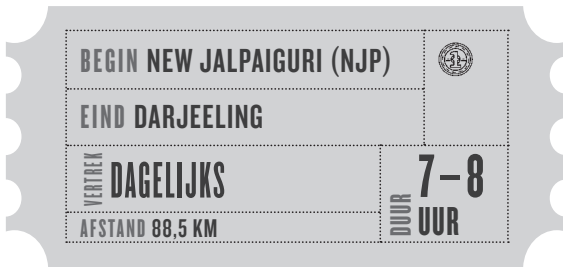


Maak een selfie bij Cisco Crossing, twee roestkleurige ijzeren bruggen over de Fraser.



De Darjeeling Toy Train

INDIA ●

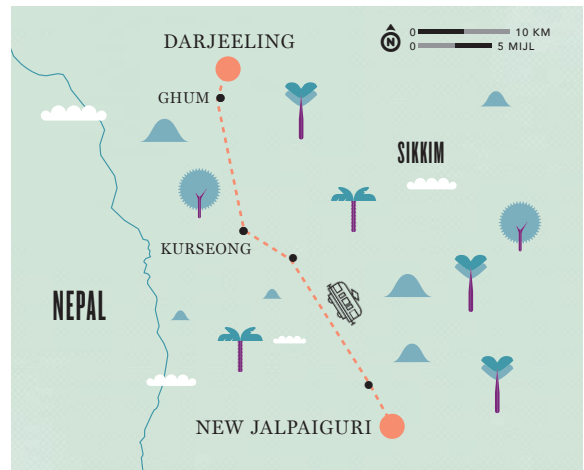


De Indiase smalspoorstoomtreinen zijn legendarisch, en de blauwe Darjeeling Toy Train is de nummer één. De rit van de Bengaalse vlaktes naar Darjeeling komt langs smaragdgroene theeplantages, gammele huisjes met blikken daken en de indrukwekkende heilige berg Kangchenjunga. Stoomlocomotieven worden maar op een klein deel van de route gebruikt en de meeste treinreizigers bereiken Darjeeling op diesel, maar deze iconische bergrit roept toch herinneringen op aan de tijd van Brits-Indië.

1 VERLOOP VAN DE REIS

Een spoorlijn aanleggen van de vlakte tot in de oostelijke Himalaya: veel bouwkundig ingenieurs zouden als een berg tegen het idee opzien. De Darjeeling-lijn klimt van 100 m boven zeeniveau bij New Jalpaiguri (NJP) naar meer dan 2200 m bij Darjeeling, en zelfs tot 2258 m in Ghum, dat geldt als het hoogste station in India.

Om hoogte te winnen moesten de ingenieurs maar liefst 554 bruggen bouwen, zes zigzags, en drie lussen waarbij het spoor – op een plek met de passende naam Agony Point – over zichzelf heen gaat als bij een



speelgoedracebaan. En dit alles in te midden van dicht oerwoud en theeplantages.

Spoorwegtechnologie is verbeterd sinds de Toy Train in 1881 werd ingehuldigd, maar slechts weinig van deze ontwikkelingen hebben Darjeeling bereikt. Dus al verloopt de reis NJP-Darjeeling nu grotendeels op diesel, er wordt nog steeds veel gestopt en opgetrokken, en dezelfde hulpzigzags en sierlijke pirouettes doen nog steeds dienst. Maar het adembenemende landschap maakt het slaktempo meer dan goed.

Pas op dat je je nek niet verrekt wanneer je naar de theeplukkers op de heuvels kijkt en een glimp probeert op te vangen van de 8586 m hoge Kangchenjunga, de op twee na hoogste berg ter wereld. De uitzichten zijn natuurlijk afhankelijk van de grillen van het Indiase klimaat; tijdens de moesson doemen eenzame stations als spookstadjes op uit de mistflarden die als een spookleger rondom de trein hangen.

De Darjeeling Toy Train rijdt nog steeds op Indiaas smalspoor van 60 cm breed, dat alleen compatibel is met miniatuurlocomotieven en speeltuintreintjes. Toen Franklin Prestage voorstelde om een spoorlijn naar Darjeeling aan te leggen, wilde hij welvarende koloniale de mogelijkheid bieden om aan de hete vlakte te ontsnappen. Hij had geen idee dat de trein een van India's grootste attracties voor binnenlandse toeristen zou worden.

Tegenwoordig zijn er op de Toy Train meer Indiase dan buitenlandse toeristen en er heerst vaak een opgewonden sfeer: kinderen schreeuwen bij elke bezienswaardigheid en bij de watervallen die opduiken tussen het groen. Soms schaaft de trein bijna langs de groentewinkeltjes of rijdt hij bijna door de achtertuin van huisjes in de bergen. Nu eens volgt hij de weg, dan weer baant hij zijn eigen pad door de dichte vegetatie.

Op weg naar boven daalt de temperatuur bij elke meter stijging. Zelfs in het warme voorjaar is het in Darjeeling vaak kil, terwijl New Jalpaiguri bakt in de tropische hitte. Kasjmier sjaals en gebreide wollen

bivakmutsen zijn standaarduitrusting en *chai-wallahs* bij de stations onderweg drijven een levendige handel in verwarmende kopjes zoete Indiase thee.

Het belangrijkste wat treinliefhebbers moeten weten is dat de dagelijkse trein van NJP naar Darjeeling tegenwoordig op diesel rijdt. Als je wilt ervaren hoe het is om achter – en soms voor – een originele stoomlocomotief Klasse B van Sharp, Stewart & Co te boemelen, moet je de Joyride-trein van Darjeeling naar Ghum nemen, die ook stopt bij de Batasia-lus, een technisch wonder met duizelingwekkende uitzichten over bergdorpjes en het besneeuwde massief van de Kangchenjunga.

2 SERVICE AAN BOORD

Smalspoor biedt niet veel ruimte voor luxe treinvoorzieningen. Sinds de afschaffing van de 2e klas hebben alle rijtuigen zachte verstelbare stoelen en supergrote ramen. En sinds 2021 zijn er de nieuwe Vistadome-rijtuigen, die nog beter uitzicht bieden.



© IMAGEBROKER / ALAMY STOCK PHOTO



Boven Tindharia maakt de lijn een lus over zichzelf heen als een slang met indigestie; een van de vele technische wonderen op de route naar Darjeeling.



De Glacier Express

ZWITSERLAND ●

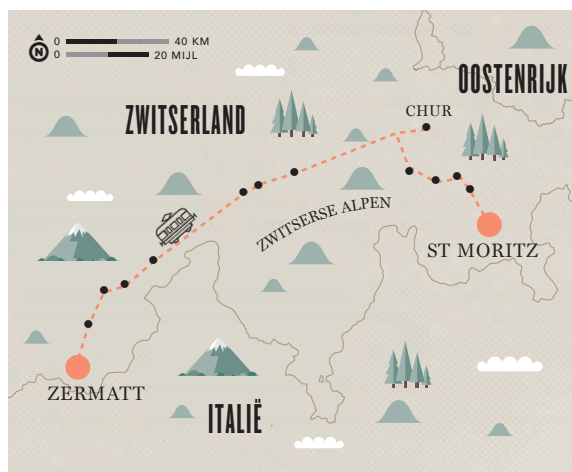


Geen wonder dat de Zwitsers spoorwegfanaten zijn, met zulke punctuele en idioot mooie treinen.

Maar als ze hun ultieme reis moesten kiezen, zou de eer zeker naar de Glacier Express gaan. In acht uur rijdt de trein door het prachtige Zuid-Zwitserse Alpenlandschap van het chique Sankt Moritz naar Zermatt en zijn iconische Matterhorn. Hij passeert daarbij 291 bruggen en 91 tunnels en klimt via kurkentrekkers naar winderige bergpassen. Deze langzaamste sneltrein ter wereld rijdt in een slakkengangetje om te pronken met de fantastische uitzichten op weiden, bossen, watervallen en bergen. En dat allemaal gezien door panoramavensters, natürlich.

1 VERLOOP VAN DE REIS

Wie in Sankt Moritz in de Glacier Express stapt, wordt herinnerd aan een eleganter tijdperk, toen dergelijke reizen voorbehouden waren aan de rijken. Chauffeurs in livrei zetten chic geklede passagiers af, de kruiers zien er keurig uit en de felrode treinen glimmen onberispelijk. De opwindning op het perron is voelbaar en gerechtvaardigd: dit is immers een van de beroemdste treinreizen ter wereld, en waar kun je



die beter beginnen dan in de geboorteplaats van het Alpentoerisme?

Dat de Zwitsers dingen graag goed doen is algemeen bekend: de treinen rijden op de milliseconde op tijd en het gaat nooit alleen over hoe je van A naar B komt. En de Glacier Express biedt nog iets extra's: Zwitserland in een notendop. De landschappen trekken als een film aan je voorbij en je bent acht uur lang niet van het venster weg te slaan. Koeien staan sereen te grazen op fluwelige weiden, het schuimige groen van de naaldbossen leidt je blik naar de pieken van vierduizenders, en het gletsjerwater in de Rijn en de Rhône stroomt langs kastelen, kerktorens en gehuchtjes met donkere houten huizen. Bij elk nieuw uitzicht worden er kreten van verbazing geslaakt.

En dan is er de technische kant van het verhaal. De bruggen over smalle kloven, de achtbaanbeklimmingen van hoge bergpassen en de tunnels komen in een nieuw licht te staan wanneer je bedenkt dat de Glacier Express in 1930 als stoomtrein is begonnen. Als de

RECHTS EN ONDER: Het sprookjesachtig mooie Landwasserviaduct; in bewondering voor het Alpenlandschap.

PAGINA 166: De Matterhorn.

reis nu al indrukwekkend lijkt, moet hij in die tijd wel als een wonder zijn ervaren.

Vanaf Sankt Moritz wordt de reis (ook mogelijk in de winter, wanneer de sneeuw in de zon als een magische parelwitte glazuurlaag op de bergen ligt) meteen spectaculair in de steile afdaling over de Albulabahn, een smalspoorlijn die op de Werelderfgoedlijst van Unesco staat. De 61 km tussen Sankt Moritz en Thusis gaan door hoogalpien landschap, waarbij de trein onvervaard keertunnels induikt en met bruggen ravijnen oversteekt. Een van die bruggen, het Landwasserviaduct, is op duizenden prentbriefkaarten te bewonderen. Dit enkelspoors viaduct met een bocht en zes bogen, 65 m boven een hemelsblauwe rivier en omgeven door rotsen en bossen, doet alle passagiers uitzinnig naar hun camera

grijpen. Wanneer er sneeuw ligt, zijn je kerstkaarten voor komend jaar al klaar.

De trein rolt verder langs de Hinterrhein en kastelen op glooiende hellingen en komt dan bij de kalkstenen torens en rotspunten van de door een gletsjer uitgeslepen Ruinaulta-kloof bij Flims. Bij Chur, de oudste stad van Zwitserland, en Disentis met zijn grote benedictijnerklooster, kun je in de trein soms alle Zwitserse talen horen: Frans, Zwitserduits, Italiaans en Reto-Romaans. Na Disentis volgt de tandradbeklimming van de Oberalpapas, met 2033 m het hoogste punt van de route; hier vlakbij ligt het door knoestige bergen omringde Lai da Tuma, waar de Rijn ontspringt.

De Glacier Express sukkelt verder met 40 km/u. En wie zou zich hier ook willen haasten? Snel na het idyllische bergdorp Andermatt gaat hij de Furkabasistunnel in en komt weer tevoorschijn in het Rhônedal, waar houten chalets piepklein afsteken tegen de machtige gletsjers en vierduizenders. In Sankt Niklaus begint het in de trein te zoemen van verwachting en wanneer de trein naar Zermatt op



© MIKHAIL LEONOV | GETTY IMAGES



© VACHESLAV LOWATIN | SHUTTERSTOCK



Reserveer een stoel in het panoramarijtuig voor verbluffende uitzichten op de bergen.

Hou je adem in op het Landwasserviaduct met bocht en zes bogen boven een bruisende rivier.



Stap uit voor een wandeling in het kalkstenen wonderland van de Ruinaulta-kloof.

St Moritz

Filisur

Thusis

Sankt Moritz



1600 m klimt, stijgt ook de spanning in de trein. En ineens komt hij in beeld: de machtige 4478 m hoge spitse piramide van de Matterhorn, het ultieme icoon van Zwitserland.

2 SERVICE AAN BOORD

De landschappen zijn misschien wild, maar de trein zelf is zeer beschaafd. Maaltijden worden bij je stoel geserveerd: geniet tijdens de Alpenrit van een glas Zwitserse wijn en regionale specialiteiten, zoals *Bündnerfleisch* (gedroogd rundvlees) en gerstesoepp. Stoelreservering is verplicht.

3 VOORDELIG ALTERNATIEF

Als de Glacier Express je budget te boven gaat, kun je wat francs besparen door lokale treinen (eens per uur) over dezelfde route te nemen. Deze zijn iets sneller en

goedkoper, maar hebben geen panoramavensters. Ga voor details naar www.sbb.ch. Alle kortingskaarten, zoals de diverse soorten SwissPass, zijn geldig.

4 PRAKTISCH

Het hele jaar rijden er dagelijks twee tot vier treinen, behalve van eind oktober tot begin december. Tickets zijn verkrijgbaar bij www.glacierexpress.ch of bij een reisbureau. Reserveer je zitplaats zodra je de datum weet. De 1e klas is bijna twee keer zo duur als de 2e klas, maar rustiger en comfortabeler. De beste is de nieuwe 'Excellence Class' in sommige treinen, met individuele stoelen.

De enkele reis is indrukwekkend, of je nu begint in Sankt Moritz of in Zermatt. Hij is in elk seizoen prachtig, maar in de winter (december-april) heb je dat magische sneeuwboleffect. **KC**



Disentis



Ervaar de grimmige alpiene wildernis op de 2033 m hoge Oberalppas, het hoogste punt van de route.

Oberalp

Bewonder in Zermatt het ultieme Zwitserse uitzicht: de perfecte 4478 m hoge piramide van de Matterhorn.



Andermatt

Zermatt



Beleef de 60 meest fantastische en memorabele treinreizen ter wereld, met klassieke langeafstandstreinen, zoals de Rocky Mountaineer in West-Canada en de Ghan, tussen Darwin en Adalaide in Australië, maar ook onverwachte pareltjes van gewone forensentreinen. Elke treinbeschrijving in dit schitterende boek bevat praktische informatie over boekingsmogelijkheden, treintijden en stations, naast inspirerende fotografie en een geïllustreerde routekaart.

**KOS
MOS**

NUR 500
Kosmos Uitgevers,
Utrecht/Antwerpen



9 789043 942256

www.kosmosuitgevers.nl