

ENTDECKE DEN NEUEN
GET TO KNOW THE NEW

Traverso





06

- 03 Editorial
- 04 Einmal quer durch die Schweiz
- 06 Blick hinter die Kulissen
- 08 Von der Bodensee-Toggenburg-Bahn zum heutigen Paradeprodukt der Südostbahn
- 10 In vier Tagen 444 Brücken erleben



Editorial

Der Traverso-Zug wurde am 6. Juni 2018 gebührend eingeweiht.
The Traverso train was in a augurated on 6 June 2018.



07

- 03 Editorial
- 05 Right across Switzerland
- 07 A look behind the scenes
- 09 From Bodensee-Toggenburg railway to Südostbahn's current flagship product
- 11 Experience 444 bridges in four days



08

Ab dem Fahrplanwechsel 2019/2020 wird das Erfolgsprodukt Voralpen-Express auf der Strecke Luzern – St.Gallen mit einer modernen Fahrzeuggeneration verkehren. Die Traverso-Züge wurden wie auch die Flirt-Züge beim einheimischen Hersteller Stadler Rail AG produziert und bieten einen hohen Komfort. Die Strecke zwischen Luzern und St.Gallen ist aufgrund der engen Bogen, der Einspurstrecken und der Abschnitte mit einer Steigung von bis zu 50 Promille sehr anspruchsvoll. Doch nicht nur die Strecke stellt hohe Erwartungen an die neuen Fahrzeuge, sondern auch die Reisenden. Es werden sowohl Touristen und Tagesausflügler als auch Pendler befördert. Die vollklimatisierten Züge bieten viel Raum und modernste Technologie. Zudem wurde die bekannte Wohlfühlatmosphäre, die der bisherige Voralpen-Express ausstrahlt, beibehalten. Auch ein Familienabteil wurde konzipiert und jeweils zwei Wagen sind mit einem hochwertigen Kaffee- und Snackautomaten ausgestattet.

Die Produktion der elf Fahrzeuge ist im Gange. Ab Frühling 2019 werden die ersten Fahrzeuge zum Probebetrieb auf den Schienen im Umlauf sein. Zudem wird der Traverso auf weiteren Verbindungen in der Schweiz eingesetzt. Und zwar sind es die Strecken Basel bzw. Zürich – Locarno und Bern – Zürich – Chur. Damit wird der Traverso auch seinem Namen gerecht: Traverso stammt aus dem Italienischen und bedeutet quer. Der kupferfarbene Zug fährt somit in Zukunft quer durch die Schweiz.

Changes to the 2019/2020 timetable will coincide with the implementation of a new generation of rolling stock between Lucerne and St.Gallen, further contributing to the successful track record of the Voralpen-Express. Like the Flirt trains the Traverso trains have been ordered at the Swiss manufacturer Stadler Rail AG and offer a high level of comfort. Tight corners, single-track lines and sections with an incline of up to five per mil make the route between Lucerne and St.Gallen extremely challenging. However, the new vehicles must meet the high demands not only of the route but also of the passengers, as tourists, day-trippers and commuters will be using the service. The fully airconditioned trains feature a spacious interior and state-of-the-art technology, yet retain the familiar feeling of comfort emitted by the previous Voralpen-Express. A compartment was also designed for families, as well as two carriages equipped with coffee and snack vending machines.

Production of the eleven vehicles is currently under way. The first vehicles are set to go into trial operation from spring. Furthermore the Traverso will be on various routes for example Basel / Zürich – Locarno and Bern – Zurich – Chur. Traverso comes from Italian and means across. The copper-coated train will be running across Switzerland.

Einmal quer durch die Schweiz

AUF DIESEN STRECKEN VERKEHRT DER TRAVERSO

Die neuen Traverso-Züge verkehren nicht nur zwischen St.Gallen und Luzern, sondern auch auf zwei weiteren Linien in der Schweiz. Insgesamt werden in Zukunft die folgenden drei Linien bedient:

- Luzern – Arth-Goldau – St.Gallen
- Basel – Luzern / Zürich – Arth-Goldau – Erstfeld – Airolo – Bellinzona – Locarno über die Gotthardbergstrecke
- Bern – Olten – Zürich – Ziegelbrücke – Sargans – Chur

Die Kooperation

Ab Dezember 2020 betreibt die SOB gemäss der im Juli 2017 beschlossenen Kooperation die Linie über die Gotthard-Panoramastrecke. Sie fährt und vermarktet die Strecke im Auftrag der SBB mit eigenem Rollmaterial. Die Fernverkehrskonzession bleibt somit bei den SBB. Die Kunden und Kundinnen profitieren dadurch von einer Angebots- und Komfortsteigerung, da die Verbindung zwischen Basel bzw. Zürich über die Gotthard-Panoramastrecke bis nach Locarno ohne Umsteigen in Erstfeld gewährleistet wird. Eine weitere Fernverkehrslinie, die neu durch die SOB gefahren wird, ist die Strecke Bern – Zürich – Chur. Auch hier steht der Kundennutzen stets im Vordergrund.

Voralpen-Express

Der stündlich zwischen Luzern und St.Gallen verkehrende Voralpen-Express ist die bequemste und attraktivste Verbindung von der Zentral- in die Ostschweiz. Nach einem letzten Blick auf Vierwaldstättersee und Pilatus rollt der Voralpen-Express an den Schwyzer Mythen und der prächtigen Rothenthurmer Hochmoorebene vorbei Richtung Rapperswil. Die weite Aussicht auf die Zürichseelandschaft ist hier ebenso einzigartig wie das Schloss. Durchs hügelige Toggenburg und über das mit 99 Metern höchste Eisenbahnviadukt der Schweiz, das Sitterviadukt, gelangen die Fahrgäste in die Ostschweizer Metropole St.Gallen, deren Stiftsbezirk zum UNESCO-Weltkulturerbe gehört.

Treno Gottardo

Stündlich alternierend zwischen Basel und Zürich verkehrt der Treno Gottardo als klassische Nord-Süd-Verbindung quer durch die Schweiz bis ins Tessin. Beginnend in der Kulturstadt Basel, in der Kunst und Architektur beliebt sind, oder aber in Zürich, der Metropole mit internationaler Bedeutung, führt die Reise über die Zentralschweiz bis nach Erstfeld. Danach wird die einmalige Schweizer Geschichte greifbar. Die Gotthard-Panoramastrecke beginnt mit dem Aufstieg nach Göschenen und führt über Airolo bis nach Biasca in der italienischsprachigen Region der Schweiz. Sie wird zu Recht als Panoramastrecke bezeichnet: Die vielseitige Landschaft und der Mythos Gotthard begleiten die Reisenden auf der Fahrt durch die Traditionen der Schweiz. Auf der Südseite wartet die Sonnenstube der Schweiz mit Bellinzona und Locarno.

Bern – Zürich – Chur

Die Fernverkehrsverbindung zwischen Bern und Chur ist eine Ost-West-Verbindung durch die Deutschschweiz, die eine Vielzahl an Regionen durchquert. Die Linie beginnt in Bern, dessen Altstadt zum UNESCO-Weltkulturerbe gehört. Von der Hauptstadt der Schweiz aus führt die Strecke entlang der Region des Mittellandes vorbei an Olten bis nach Zürich. Die bevölkerungsreichste Stadt der Schweiz ist sowohl ein Verbindungspunkt zu vielen weiteren Städten als auch selbst ein attraktives Reiseziel. Nachfolgend fahren die Reisenden den Zürichsee und den Walensee entlang in die Alpenregion bis nach Chur, der ältesten Stadt der Schweiz. Dort lohnt sich ein Besuch in einem der vielen Lokale.

Text und Bilder: Carla Ullmann

The new Traverso trains will run not only between St. Gallen and Lucerne but also on two other Swiss routes. The following three routes will thus be served:

- Lucerne – Arth-Goldau – St.Gallen
- Basel – Lucerne / Zürich – Arth-Goldau – Erstfeld – Airolo – Bellinzona – Locarno via the Gotthard mountain route
- Bern – Olten – Zürich – Ziegelbrücke – Sargans – Chur

The collaboration

As of December 2020, SOB will operate trains on the Gotthard panoramic route as per the collaboration agreed upon in July 2017. The route will be covered and marketed on behalf of SBB with SOB rolling stock. Long-distance travel concessions will therefore continue to be offered by SBB. Customers will thus benefit from an increase in offers and comfort with a direct connection between Basel and/or Zurich across the Gotthard panoramic route to Locarno without having to change in Erstfeld. Another new long-distance route served by SOB will be the Bern – Zürich – Chur line. Here, too, the focus is always on customer benefits.

Voralpen-Express

The Voralpen-Express runs hourly between Lucerne and St. Gallen and is the most comfortable and beautiful rail link between Central and Eastern Switzerland. After one last glance at Lake Lucerne and Mount Pilatus, the Voralpen-Express speeds past the Mythen mountains and the glorious Rothenthurm moor plateau as it heads for Rapperswil. Here, the distant views of the Lake Zurich basin are as magnificent as the castle. Travelling north- and eastwards through the undulating Toggenburg countryside and over the Sitter Viaduct (at 99 metres, Switzerland's tallest railway viaduct), passengers reach the end of the line at St. Gallen with its Abbey Precincts, a UNESCO World Heritage Site.

Treno Gottardo

Alternating every hour between Basel and Zurich, the classic north-south connection traverses the whole of Switzerland to Ticino. Starting in the cultural city of Basel, popular for both its art and architecture, or in Zurich, a leading global city, the journey takes passengers across Central Switzerland to Erstfeld, where Switzerland's unique history becomes palpable. The Gotthard panoramic route begins with an ascent to Göschenen, before continuing on to Airolo and finally Biasca in the Italian-speaking part of Switzerland. This route is rightly named a panoramic route: the varied landscape and the legend of the Gotthard pass accompany the travellers on a journey through Switzerland's traditions. On arriving in the sunniest corner of Switzerland in the South, Bellinzona and Locarno will fascinate visitors with their many attractions.

Bern – Zurich – Chur

The long-distance connection between Bern and Chur is an east-west link through the many German-speaking regions of Switzerland. The line begins in Bern, whose Old Town is listed as a UNESCO World Heritage Site. The route takes passengers from Switzerland's capital, past the Central Plateau region to Olten and finally to Zurich. The most populous city of Switzerland is both a connection point to many other cities and an attractive travel destination. Passengers then travel along Lake Zurich and Lake Walen into the Alpine region and on to Chur, the oldest city in Switzerland. Here, it is worth visiting one of the many bars and restaurants.

Text and image: Carla Ullmann



Right across Switzerland

THE TRAVERSO OPERATES ON THESE ROUTES

TRAVERSO | VORALPEN-EXPRESS
TRENO GOTTARDO



Der neue Zug mit seinem einzigartigen Design.

Blick hinter die Kulissen

Das neue Rollmaterial ist da! Ein Schienenfahrzeug zu konzipieren, zu bauen und zu prüfen, ist ein mehrjähriger Prozess. Ein wichtiger Teil davon findet bei der Stadler Rail AG statt. Hier werden die Traverso-Züge gebaut und zur Qualitätsprüfung freigegeben. Ein Besuch beim grössten Eisenbahnhersteller der Schweiz gibt Einblicke in die Produktion.

In Bussnang im Kanton Thurgau ist die Stadler Rail AG kaum zu übersehen. Das Unternehmen hat hier seinen Hauptsitz auf rund 5100 Quadratmetern. Nebst dem Traverso werden hier jährlich 110 Fahrzeuge produziert. Beim Betreten der Produktionshallen fällt mir der Traverso mit seiner einmaligen kupferfarbenen Verkleidung sogleich ins Auge. Insgesamt werden sechs achteilige Fahrzeuge für die Voralpen-Express-Flotte bis im Herbst 2018 fertiggestellt und im Jahr 2019 in Betrieb genommen.

Produktion von A bis Z

Welche Schritte werden in Bussnang für den neuen Zug ausgeführt? Grundsätzlich wird hier das gesamte Fahrzeug zusammengebaut. Die Lieferanten liefern die Einzelteile, seien dies Sitze, Fenster, Ablagen oder Kabel. Anschliessend beginnen die Schlosser, Lackierer, Elektriker und Mechaniker mit ihrer Arbeit. Bis zu 87 Personen mit unterschiedlichen Berufen arbeiten an den neuen Zügen. Nicht nur personell, sondern auch logistisch erfordert dies einen hohen Koordinationsaufwand. Der Bau des ersten Zuges hat rund 22 Wochen gedauert. Dies ist eine kurze Zeit, wenn man bedenkt, dass die Fahrzeuge die nächsten 30 Jahre auf den Schienen unterwegs sein werden. Nachdem die Züge zusammengefügt worden sind, werden sie nach Erlen überführt und dort der Qualitätsprüfung unterzogen.

Ein ganz spezieller Zug

Was ist denn nun das Spezielle am Traverso? Der Leiter Montage, Remo Keller, erklärt es mir: «Der Traverso ist ein schöner und luxuriöser Flirt. Nicht nur das hochwertige Design, die spezielle Beleuchtung und die bequemen Sitze beeindrucken. Der hohe Komfort ist im Gesamtkonzept integriert und soll den immer steigenden Kundenanforderungen genügen.» Das Fahrzeug wird

mit grossen Herausforderungen konfrontiert, da es sowohl die Steigungen der Voralpen-Express-Strecke als auch die der Gotthard-Bergstrecke überwinden muss. Doch nicht nur den Leistungsanforderungen, die durch die Strecke gegeben sind, muss der neue Zug genügen: Er soll auch den Bedürfnisse der Fahrgäste, den Vorstellungen der SOB und diversen Richtlinien und Gesetzen entsprechen. So ist es wichtig, dass das Behindertengleichstellungsgesetz und die Brandschutzrichtlinien eingehalten werden. All diese Anforderungen haben zu guter Letzt den Traverso geformt. Und genau deshalb ist die Arbeit in der Produktion so spannend und abwechslungsreich.

Ein weiteres Merkmal des Traverso ist die Farbe Kupfer. Remo Keller erläutert: «Dieser Farbton wurde extra für die neuen Züge gemischt. Damit alle Lieferanten die Einzelteile in der richtigen Farbe liefern, wurde die gesamte Farbe hierhin bestellt und anschliessend zur Verarbeitung an die Lieferanten gesendet. Nur so können wir sicherstellen, dass alle dieselbe Farbe verwenden und ein einstimmiges Produkt entsteht.» Der Lack sei zwar etwas heikel, dafür in der Schweizer Bahnlandschaft ein Unikum.



Die modernen Wagen der 1. Klasse bieten viel Platz und Komfort.

DIE GESAMTE VORALPEN-EXPRESS-FLOTTE WIRD DURCH DEN TRAVERSO ERSETZT.

Intensive Zusammenarbeit

Die Zusammenarbeit zwischen der Stadler Rail AG und der Schweizerischen Südostbahn AG besteht schon seit vielen Jahren. Bereits die ersten Flirts wurden vom Schweizer Hersteller gebaut. Man kennt einander und pflegt einen regen Austausch. Peter Bruderer, der Projektleiter der SOB, kommt wöchentlich vorbei, um die aktuellen Aufgaben zu besprechen. «Die regelmässigen Gespräche schätze ich sehr. So kann ich die Vorstellungen der SOB abholen und deren Anregungen gleich umsetzen», erklärt mir Remo Keller. Die geografische Nähe der beiden Unternehmen kommt dem Austausch sehr entgegen.

Was die Zukunft bringt

Elf weitere Züge wurden für die Verbindung von Basel bzw. Zürich ins Tessin bestellt. Der Treno Gottardo wird, genauso wie der Voralpen-Express, als moderner Zug durch die Schweiz verkehren. Ebenso wird auch die dritte Linie, die von Bern nach Chur führt, mit diesem Rollmaterial besetzt sein. Es ist somit klar, dass mit der Produktion des neuen Voralpen-Express keineswegs die letzten kupferfarbenen Züge hier in Bussnang hergestellt werden.

Text und Bilder: Carla Ullmann

Our new rolling stock has arrived! It takes many years to design, build and test a rail vehicle. Stadler Rail AG is responsible for a key part of the process. This is where the Traverso trains are built and approved for quality inspection. A visit to Switzerland's biggest railway manufacturer offers an insight into production.

Stadler Rail AG is a prominent feature in Bussnang in the canton of Thurgau. This is where the company has set up its headquarters across 5,100 square metres of space. Besides Traverso, another 110 vehicles are produced here every year. On entering the production halls I immediately notice the Traverso with its unique copper coating. A total of six eight-car vehicles are set to be produced for the Voralpen-Express fleet by autumn 2018 and put into service in 2019.

Full-scale production

So what parts of the process for the new train are being carried out in Bussnang? Basically, the entire train is being assembled here. The suppliers provide individual components such as the seats, windows, trays and cables. The fitters, electricians, mechanics and painters then set to work. Up to 87 different tradespeople work on the new trains. This requires a great deal of coordination – both in terms of staff and logistics. The first train takes around 22 weeks to build. Considering that the vehicles will be running on the tracks for the next 30 years, this is a relatively short period of time. Once the trains have been assembled they are transferred to Erlen, where they undergo a quality inspection.

A very special train

So what makes the Traverso so special? Assembly Manager Remo Keller explains: “The Traverso is a beautiful and luxurious Flirt, boasting a high-quality design, special lighting and comfortable seats. A high level of comfort runs throughout the entire concept and is intended to satisfy the ever-increasing demands of customers.” The vehicle must face the huge challenge of having to tackle the ascents along the Voralpen-Express and Gotthard mountain routes. But besides meeting the performance requirements presented by the route, the new train must also meet the needs of passengers and the expectations of SOB as well as comply with various rules and regulations. For instance, it is important that the Federal Act on Equal Rights for People with Disabilities and fire regulations are observed. All of these requirements have ultimately shaped the Traverso. Which is precisely what makes the production process so exciting and varied.

Another distinctive feature of the Traverso is its copper colouring. The assembly manager explains: “This shade of colour was mixed especially for the new trains. To ensure all supplier parts were delivered in the right colour, all of the paint was sent here and then on to the suppliers for finishing. This is the only way we can ensure that everyone uses the same colour to create a cohesive product.” While the paint may be somewhat tricky, it is unique to the Swiss rail landscape.



For the small guests: a cozy family compartment covered with drawings.



The Traverso trains are produced in the halls of Stadler Rail AG.

THE ENTIRE VORALPEN-EXPRESS FLEET WILL BE REPLACED BY THE TRAVERSO.

A look behind the scenes

Close collaboration

Stadler Rail AG and Schweizerische Südostbahn AG have maintained a long-term collaboration. The very first Flirts were produced by the Swiss manufacturer. The two companies know each other well and actively communicate. “SOB’s project manager Peter Bruderer comes by every week to discuss current tasks. I really appreciate the regular rapport, which helps me gain an idea of SOB’s expectations and allows me to promptly implement any suggestions”, explains Remo Keller. The geographic proximity of the two companies is also conducive to communication.

What the future holds

A further eleven trains have been ordered for the Basel/Zürich – Ticino connection. Like the Voralpen-Express, the Treno Gottardo will be a modern train running through Switzerland. The third line running from Bern to Chur will also be served by this rolling stock. It is therefore clear that the production of the new Voralpen-Express does not mark the end of production of the copper-coloured trains here in Bussnang.

Text and images: Carla Ullmann



Die aufwendigen Bauarbeiten für den Zugverkehr auf der Strecke zwischen Luzern und St.Gallen.

Von der Bodensee-Toggenburg-Bahn zum heutigen Paradeprodukt der Südostbahn

Die Geschichte des Voralpen-Express beginnt mit der Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT), deren Aktiengesellschaft im Jahr 1904 gegründet wurde. Zwei Jahre später fingen die Bauarbeiten für den Zugverkehr an. Wegen der vielen Viadukte, Tunnel und Brücken gestaltete sich der Schienenbau sehr aufwendig. Die finanziellen Aufwendungen wurden von den Verantwortlichen unterschätzt und übertrafen das geplante Budget. Aus diesem Grund kamen die Bauarbeiten nur schleppend voran. Die Strecke von Romanshorn bis nach Rapperswil wurde im Oktober 1910 eröffnet und konnte nur dank der Unterstützung der SBB erfolgreich betrieben werden.

Zusammenarbeit dank Elektrifikation

In den 1920er-Jahren hatte die BT immer wieder mit den steigenden Kohle- und Schmierstoffpreisen zu kämpfen. Um die wachsenden Kosten zu umgehen, wurde 1932 die Elektrifikation beschlossen. Als die Südostbahn im Jahr 1939 die Streckenabschnitte zwischen Rapperswil und Arth-Goldau ebenfalls elektrifizierte, war der Grundstein für eine erfolgreiche Zusammenarbeit gelegt. Schon damals sah man den Vorteil, den eine direkte Verbindung von der Ost- in die Zentralschweiz mit Anschluss an die Gotthardbahn bringen würde. Die Direktoren der beiden Gesellschaften sollten die Bahn gemeinsam leiten.

Blütezeit nach dem Krieg

Nach dem Zweiten Weltkrieg erlebte die Bahn einen Aufschwung. Ab dem Jahr 1949 war ein Umstieg in Arth-Goldau nicht mehr notwendig, da eine

direkte Verbindung zwischen Romanshorn und Luzern hergestellt wurde. Die SOB, die SBB und die BT waren an der «direkten Linie» je zu einem Drittel beteiligt und bewarben sie gemeinsam mit Plakaten und Sonderangeboten.

1982 wurde der Taktfahrplan eingeführt. Fortan bestand die «direkte Linie» zweistündlich als Schnellzug zwischen Luzern und Romanshorn und stündlich als Regionalzug auf dem ganzen Netz, also auch zwischen Wattwil und Nesslau-Neu St. Johann. Zehn Jahre später wurde der Verbindung der Name «Voralpen-Express» verliehen. Zu dessen Identifikation verhalf auch das neu angeschaffte Rollmaterial in Form von Revvivo-Wagen, die auf Wagenkasten des Typs EW I basieren. Noch immer waren die SBB, die SOB und die BT gemeinsam daran beteiligt und bildeten 1998 eine einfache Gesellschaft.

Bodensee-Toggenburg-Bahn fusioniert mit der Südostbahn

Im Jahr 2001 endet die Geschichte der Bodensee-Toggenburg-Bahn aufgrund der Fusion mit der Südostbahn. Damit endet aber nicht die Geschichte des Voralpen-Expresses. Die geselligen Züge verkehren weiterhin zwischen der Ost- und der Zentralschweiz und sind bei Gross und Klein bekannt. Im Jahr 2013 hat die Schweizerische Südostbahn AG schliesslich die Wagen der SBB gekauft und ist alleinige Eigentümerin geworden.

Text: Carla Ullmann

Bilder: «Die Bodensee-Toggenburg-Bahn», Gerhard Oswald

From Bodensee-Toggenburg railway to Südostbahn's current flagship product

The history of the Voralpen-Express begins with Bodensee-Toggenburg railway (BT), which was founded in 1904. Two years later, construction work started on the railway service. The many viaducts, tunnels and bridges proved particularly challenging when it came to building the railway infrastructure. Those responsible underestimated the financial expense of the project, which exceeded the planned budget. Construction work thus progressed only slowly. The line from Romanshorn to Rapperswil was opened in October 1910 but was only able to operate successfully thanks to the support of SBB.

Electrification facilitates collaboration

In the 1920s, BT had to constantly contend with the increasing price of coal and lubricants. In 1932, electrification provided the solution to avoiding such rising costs. When in 1939 Südostbahn also electrified the sections between Rapperswil and Arth-Goldau, the foundations were laid for a successful collaboration. The benefits of a direct link between Eastern and Central Switzerland with a connection to the Gotthard railway were already evident. The directors of the two companies were to manage the railway.

Post-war prosperity

After the Second World War, the railway experienced an upswing. As of 1949, it was no longer necessary to change in Arth-Goldau, creating a direct connection between Romanshorn and Lucerne. SOB, SBB and BT were each involved in a third of the "direct line" and jointly advertised it using posters and special offers.

In 1982, BT introduced the synchronised timetable. The "direct line" continued to operate as an express train, running every two hours between Lucerne and Romanshorn and every hour as a regional train across the entire network, i.e. between Wattwil and Nesslau-Neu St. Johann. Ten years later, the connection was named the "Voralpen-Express". Newly acquired rolling stock in the form of Revvivo carriages based on EW I-type railcar bodies helped with identification. SBB, SOB and BT continued to be jointly involved and formed a single company in 1998.

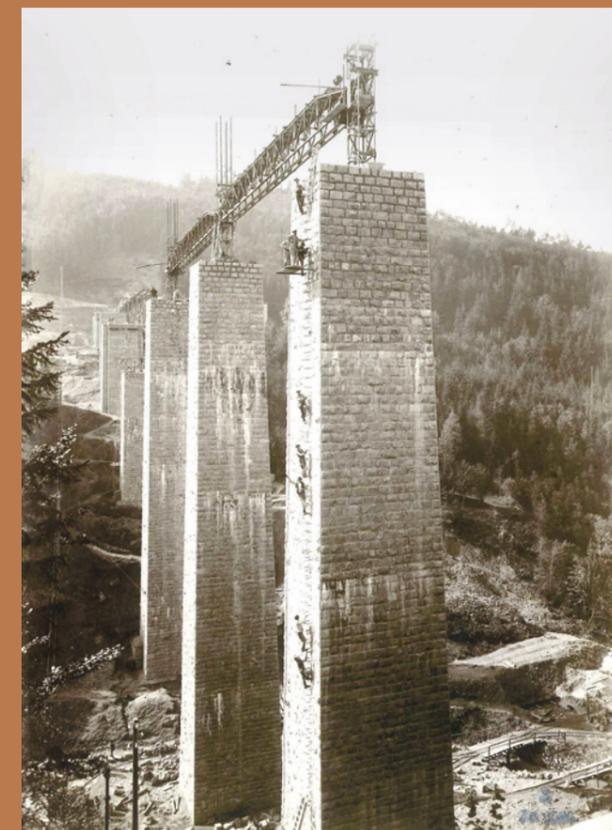
Bodensee-Toggenburg railway merges with Südostbahn

While the merger with Südostbahn in 2001 marked the end of an era for Bodensee-Toggenburg railway, it did not mark the end of the Voralpen-Express.

Continuing to run between Eastern and Central Switzerland, the convivial trains are popular with both children and adults alike. In 2013, Schweizerische Südostbahn AG finally bought SBB's shares and became the sole owner.

Text: Carla Ullmann

Images: Die "Bodensee-Toggenburg-Bahn", Gerhard Oswald



The construction work of the route between Lucerne and St.Gallen with its high complexity.

In vier Tagen 444 Brücken erleben

4-TAGES-RUNDREISE
BAHNFAHRT UND
***HOTEL AB
CHF 485.-



Im Angebot sind folgende Leistungen inbegriffen:

- drei Übernachtungen in der gewählten Kategorie inkl. Frühstück
- individuelle Bahnfahrt (2. Klasse) vom Wohnort innerhalb der Schweiz nach St.Gallen
- Voralpen-Express St.Gallen – Luzern 1. Klasse (kostenloses Upgrade)
- Fahrt Luzern – Locarno 1. Klasse
- Centovalli-Bahn Locarno – Domodossola 2. Klasse
- Fahrt Domodossola – Brig – Montreux 2. Klasse
- individuelle Rückreise (2. Klasse) von Montreux bis zum Wohnort innerhalb der Schweiz
- pro Buchung einen kostenlosen Swiss Coupon Pass im Wert von CHF 49.-

Geniessen Sie unser Bahnerlebnis Brücken^{hoch444}, bei dem Sie in vier Tagen 444 Brücken in den schönsten Regionen der Schweiz passieren werden.

REISEROUTE: WOHNORT INNERHALB DER SCHWEIZ – ST.GALLEN – LUZERN – LOCARNO/ASCONA – MONTREUX

Ihre Ferienreise beginnt mit der individuellen Anreise in die Metropole St.Gallen. Im Voralpen-Express 1.Klass-Wagen mit Panoramafenstern erleben Sie kurz nach Verlassen des Bahnhofs den ersten Höhepunkt: das Sitterviadukt, mit seinen 99 Metern die höchste Eisenbahnbrücke der Schweiz. Über den 650 Metern langen Seedamm bei Rapperswil und das Hochmoor von Rothen thurm erreichen Sie das Tagesziel Luzern mit der bekannten Kapellbrücke.

Am zweiten Tag passieren Sie nicht nur mehr als 220 Brücken, sondern auch über 50 Tunnel. Beim Anstieg zum Gotthard überqueren Sie kurz nach Amsteg die Intschireussbrücke mit 77 Metern Höhe. Nach den Kehrschlaufen bei Wassen und dem Gotthardtunnel mit 15 Kilometern Länge passieren Sie abermals zwei Kehrtunnel. Nach der atemberaubenden Magadino-Ebene erreichen Sie Locarno. Das Hotel für die heutige Übernachtung befindet sich hier oder wahlweise in Ascona.

Die Centovalli-Bahn – im Tessin liebevoll «Centovallina» und in Italien «Vigezzina» genannt – ist die direkteste und faszinierendste Verbindung auf der Achse zwischen dem Lago Maggiore und der Westschweiz. Über schwindelerregende Viadukte, an tiefen Schluchten und tosenden Wasserfällen vorbei führt Sie die fast 60 Kilometer lange Schmalspurstrecke nach Domodossola. Anschliessend erreichen Sie durch den Simplontunnel im Nu Montreux an der mediterranen Waadtländer Riviera.

Bevor Sie die Heimreise in Angriff nehmen, lohnt sich bei schönem Wetter ein Spaziergang im Hafen von Ouchy. Auf der Rückreise wartet eine weitere imposante Brücke: das Grandfey-Viadukt bei Freiburg mit 334 Metern Länge und 82 Metern Höhe.

Nähere Angaben zum Angebot finden Sie unter www.voralpen-express.ch/pauschalangebote.



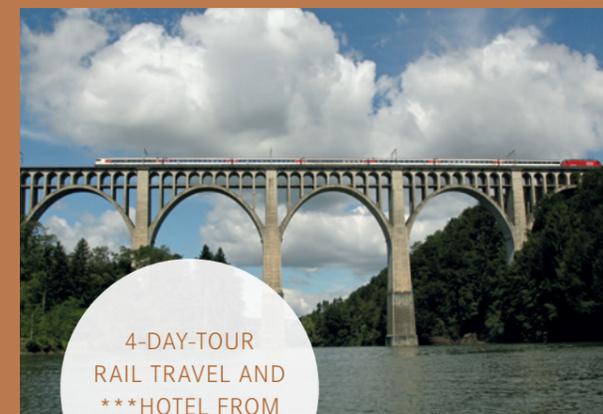
Enjoy our Great Swiss Bridge Adventure – crossing 444 bridges in four days in Switzerland's loveliest regions.

ITINERARY: HOME IN SWITZERLAND – ST.GALLEN – LUCERNE – LOCARNO/ASCONA – MONTREUX

Your Swiss bridge adventure begins in St.Gallen. Shortly after leaving the station in the first-class coach with panorama windows of the Voralpen-Express you will experience your first highlight: the 99-metre-high Sitter Viaduct, Switzerland's highest railway bridge. Over the 650-metre-long Seedamm causeway at Rapperswil and the upland moors of Rothen thurm you will reach the day's destination: Lucerne, with its famous Chapel Bridge.

The second day finds you not only crossing more than 220 bridges, but passing through 50 tunnels as well. The ascent to the Gotthard features the 77-metre-high Intschireuss Bridge just above Amsteg. Following the spiral tunnel and double loop at Wassen and the 15-kilometre-long Gotthard Tunnel, you pass two spiral tunnels. After the breathtaking Magadino plain you reach Locarno. Your hotel is either here or in Ascona.

Experience 444 bridges in four days



4-DAY-TOUR
RAIL TRAVEL AND
***HOTEL FROM
CHF 485.-

The offer includes the following:

- Three nights in your chosen hotel category, incl. breakfast
- Journey by train (2nd class) from your home in Switzerland to St.Gallen
- Journey by Voralpen-Express (1st class) from St.Gallen to Lucerne (free upgrade)
- Journey (1st class) from Lucerne to Locarno
- Journey by Centovalli railway (2nd class) from Locarno to Domodossola
- Journey (2nd class) from Domodossola to Brig and on to Montreux
- Return journey by train (2nd class) from Montreux to your home in Switzerland
- One free Swiss Coupon Pass per booking to the value of CHF 49



The Centovalli railway – which the locals affectionately refer to as the Centovallina, and which is known as the Vigezzina in Italy – is the most direct and fascinating link between Lake Maggiore and Western Switzerland. Across dizzying viaducts, past deep gorges and tumbling waterfalls, the nearly 60-kilometre-long narrow gauge railway takes you to Domodossola. Shortly after passing through the Simplon Tunnel you arrive in Montreux on the Mediterranean Vaud Riviera.

Before heading home, a walk around the port of Ouchy is highly recommended when the weather is fine. Another impressive bridge awaits on your return journey: the Grandfey Viaduct near Fribourg, which is 334 metres long and 82 meters high.

More details about this special offer can be found at www.voralpen-express.ch/en/special-offers.



IMPRESSUM: VORALPEN-EXPRESS, C/O SCHWEIZERISCHE SÜDOSTBAHN AG, BAHNHOFPLATZ 1A, CH-9001 ST.GALLEN
WWW.VORALPEN-EXPRESS.CH, INFO@VORALPEN-EXPRESS.CH
AUFLAGE/PRINT RUN: 10 000 EX.

