

Ontdekkingsreis over het spoor

Als je de tijd neemt Europa te leren kennen, in het tempo waarin wij dat met de trein hebben gedaan, besef je hoe uniek ons continent is. Terwijl je onderweg de variatie aan landschappen en culturen in je opneemt, dringt tot je door hoe volkomen natuurlijk alles in elkaar overloopt. Je begrijpt steeds beter hoe we als Europeanen deel uitmaken van een groter geheel. En, ondanks al die ogenschijnlijke verschillen, toch vooral bij elkaar horen.

Wij reizen al meer dan twintig, dertig jaar met de trein kriskras naar de uithoeken van Europa. Eerlijk is eerlijk, het waren niet meteen 'grootse Europese gedachten' die motiveerden. Dat zijn vooral onze reislust en nieuwsgierigheid. De rozerode midzomernacht in Zweeds Lapland, de wijnstokken op de hellingen van de Etna, de scherpe pieken van het Tatragebergte en de gouden avondgloed over Cádiz, we wilden het allemaal zien.

Voldoende tijd nemen is voor ons altijd al net zo belangrijk als een kleine CO₂-voetafdruk achterlaten. We willen het Europese landschap traag aan ons voorbij zien trekken. We voelen het contrast met vliegend duizenden kilometers overbruggen, om vervolgens in een andere cultuur gekatapulteerd te worden.

Dagen onderweg zijn zonder haast doet iets met je reisbeleving. Een lager tempo brengt je meer aandacht voor alles en iedereen om je heen. Je ontwikkelt oog voor detail en een luisterend oor. Nieuwsgierigheid, ontdekten we, is niet alleen een drijfveer, maar ook een stille kracht. Het helpt je schroom te overwinnen en taal niet langer als een barrière te ervaren. Het is de kracht achter elke échte ontmoeting. En dan voer je zomaar een gesprek met een oude dame in de nachttrein van Odessa naar Lviv, zonder Oekraïens te spreken.

Niet al onze reizen pasten in dit boek. De lijst met prachtige treinroutes en niet te missen bestemmingen was gewoonweg te lang. De uiteindelijke selectie was vooral een gevoelskwestie, ingegeven door onze persoonlijke ervaringen.

Omdat voor ons de reis een doel op zich is, spelen boemeltreinen een prominente rol. *Slow travel* vormt de rode draad door vrijwel al onze verhalen. Af en toe smokkelden we een beetje. Want het is ook heel fijn om op een snikhete dag vanuit hartje Parijs in drie uur aan de Middellandse Zee te staan, met dank aan de TGV.

Met bijna 250.000 km aan spoorlijnen, is geen ander continent zo goed ontsloten voor treinreizigers als Europa. De boekingsystemen van al die verschillende spoorwegmaatschappijen sluiten helaas niet altijd op elkaar aan. Het kopen van internationale treintickets kan een uitdaging zijn, net als het reserveren in internationale treinen. De Interrail Pas maakte het ons een stuk gemakkelijker. Geldig in 33 Europese landen en te koop in verschillende varianten – óók voor 27-plussers – gaf de pas ons vooral flexibiliteit en vrijheid.

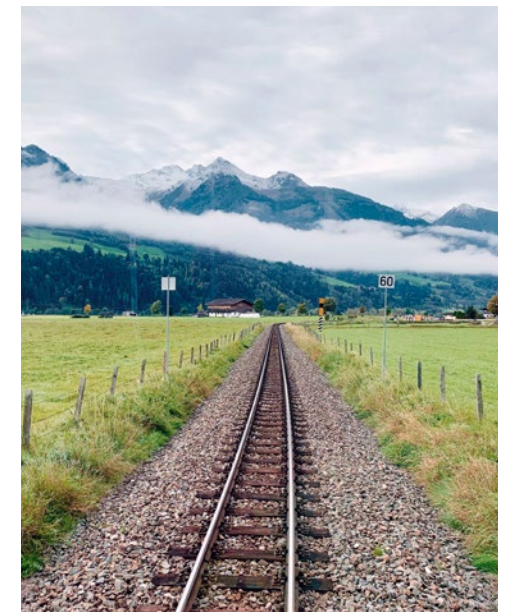
De door ons uitgestippelde routes lopen vaak door Duitsland, dat alleen al over zo'n 40.000 km aan spoorlijnen beschikt. De verbindingen zijn er uitstekend en de centrale ligging in Europa maakt het een ideaal transitland. Los daarvan ontdekten we er verrassende bestemmingen, zoals de met de trein bereikbare eilanden in de Oostzee.

Wij hopen je met dit boek te inspireren zelf op ontdekkingsreis te gaan, en de samenhang tussen al die fascinerende landschappen en culturen te ervaren. Die reis begint natuurlijk op een spoorwegstation. Als het om aantallen gaat, verslaat Europa ook hierin de rest van de wereld: het zijn er ruim 75.000. Enkele van die stations zijn kathedralen, monumentale getuigen van de rijke spoorweggeschiedenis. Nog steeds zijn het dagelijkse ontmoetingsplekken voor miljoenen mensen.

Wij koesteren ze vooral als vertrek- en eindpunt van onze Europese avonturen. Want waar we ons ook bevonden: er lonkte altijd een Perron Europa.

Goede reis!

Bart, Bonita & de anderen van Railtripping. Volg onze nieuwe reizen via @railtripping op instagram of lees meer verhalen op railtripping.com. 🚆



Inhoud

Ontdekkingsreis over het spoor	6
Waarom met de trein?	10
Praktische tips (routeplanners, tickets, nachttreinen, slow travel, alles over de Interrail Pas, 8 tips voor een ontspannen reis)	14



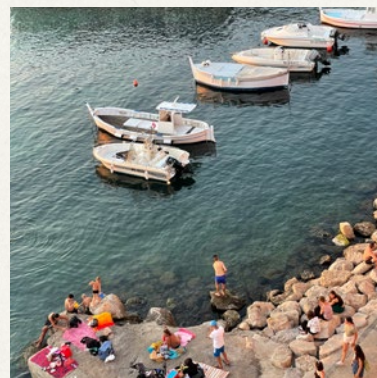
01 – Naar de bergen

Naar de bron van de Rijn	30
Dwars door de Schotse Hooglanden	50
Eindeloze romantiek van de bergen	58
Van gletsjers naar palmbomen	70
Slow travel over Hardangervidda	78
8x naar de bergen	84

8

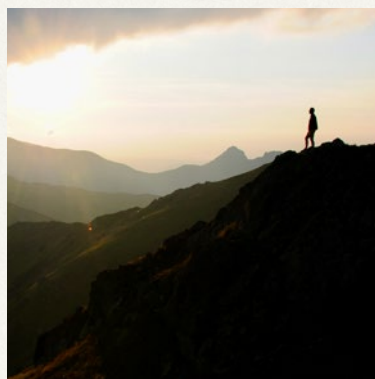
02 – Naar het water

Napels & Sicilië in september	92
Sylt, Rügen & Usedom	108
Côte d'Azur in stoptreintempo	118
Langs de kustlijn naar Valencia	132
Het Loiredal stroomopwaarts	144
7x naar de zee	156



03 – Naar de randen van het continent

Railtripping naar de poolcirkel	162
Reis door Oekraïne	180
Gouden gloed over Cádiz	186
3x naar de Balkan	200
Door Polen naar de Tatra's	204
Van Londen naar Land's End	216



04 – De stad in & uit

Berlijn	228
Brussel	234
Londen	240
Parijs	246
Basel	253
Freiburg	254
Hamburg	255
Keulen	256
Kopenhagen	257
Lille	258
Lyon	259
Straatsburg	260
Wenen	261



05 – Door de geschiedenis

Bauhaus – de highlights	264
Van Hamburg naar Boedapest	272
D-Day en de vrijheid: sporen van de oorlog	280
Wonderbaarlijke Dourovallei	294



Index	300
Wie maakten dit boek?	303
Colofon	304



9

Waarom met de trein?



Een weekend Berlijn, Londen, of een vakantie aan de Côte d'Azur. Veel mensen pakken hiervoor nog steeds het vliegtuig of de auto. Laat ons je met deze 7 goede redenen overtuigen om in Europa met de trein te reizen.

1. NEEM DE TIJD EN RELAX

De tijd in de trein kan een van de mooiste onderdelen van je reis zijn. Laat in je eigen 'rijdende woonkamer' het landschap en de eindeloze horizon aan je voorbijtrekken. Onderweg lees je een boek, drink je een vers getapt biertje, kijk je een serie of luister je naar je favoriete muziek. Wandel in de trein zo vaak je maar wilt naar de restauratiewagen of bar. Of leun simpelweg achterover en geniet.

2. RED DE PLANEET

Vliegen is veel milieuvuiler dan de trein en het verschil is het grootst op korte afstanden (minder dan 700 km). Internationale treinreizen zijn in alle gevallen milieuvriendelijker dan korte Europese vluchten. Meer info hierover vind je op milieucentraal.nl.

3. DIRECT IN HARTJE STAD

Vliegen mag op veel lange routes dan sneller zijn, de trein nemen naar veel Europese steden kan je toch tijd besparen. Een korte vlucht van 1,5 uur betekent vaak een reis van deur tot deur van 4 tot 5 uur. Vooral als je niet vlak bij een luchthaven woont. Negen van de tien keer bevindt het aankomststation zich in het bruisende hart van de stad, met direct toegang tot openbaar vervoer en op loopafstand van hotels.

4. VÖEL DE OMGEVING

Reizen met de trein betekent: het landschap zien veranderen. Op veel trajecten tussen Europese hoofdsteden zijn er hoogtepunten

die je niet wilt missen. Soms zie je ze vanuit je raampje, vaker stappen we uit. En wat denk je van de vele indrukwekkende, monumentale stations waar je aankomt?

5. MAALTIJDEN

In de restauratiewagon kun je ontbijt, lunch, snacks en kleine maaltijden bestellen. In Duitse treinen drink je koffie uit een mok en krijg je een vers getapt biertje. De maaltijden worden steeds vaker geserveerd op echte borden met echt bestek – geen verspilling dus. Vooral in Oost-Europa vind je op veel verbindingen nog ouderwetse restauratierijtuigen (zoals de route Hamburg – Boedapest).

6. GUNSTIGE TARIEVEN

Treintickets hoeven niet duur te zijn. De meeste spoorwegmaatschappijen bieden voordelige tarieven als je ruim van tevoren boekt. Naar Berlijn voor 38 euro of Amsterdam – Parijs voor 35 euro en Brussel – Parijs voor 29 euro. Bovendien is er de Interrail Pas, die voordelig kan zijn voor langere reizen (zie pagina 20). Een Interrail Pas is gratis voor kinderen t/m 11 jaar; in Duitsland reizen kinderen t/m 14 jaar altijd gratis mee.

7. BAGAGE: GEEN GEDOE

In de meeste treinen zijn geen beperkingen voor het gewicht en de hoeveelheid koffers die je mag meenemen (je moet het natuurlijk wel zelf kunnen dragen). Ook geen gedoe met vloeistoffen, dus neem lekker je eigen drankjes mee.

Naar de bron



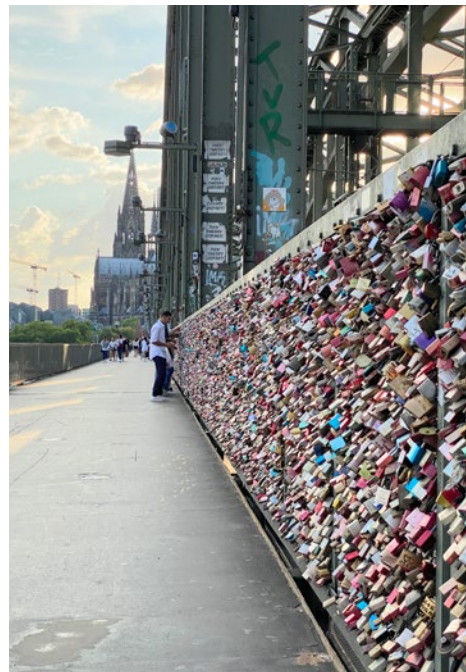
van de Rijn

Wie aan de oever van de Rijn staat en de kolkende watermassa ziet, voelt de immense kracht van deze Europese levensader. Het is nauwelijks voor te stellen, maar er is een plek waar je met slechts één enkele stap deze machtige rivier oversteekt. Pak de trein, volg het water stroomopwaarts en bekijk, hoog in de bergen, de bron.

De tocht langs de Rijn is een van de klassieke reisroutes in Europa. Met de introductie van stoomboten (1827) en de trein (1856) werd reizen voor steeds meer mensen bereikbaar en betaalbaar. Aan het einde van de negentiende eeuw was de Duitse Rijnvallei zelfs een van de meest bezochte reisbestemmingen ter wereld. In Koblenz, waar de Moezel – ook al zo'n prachtige rivier – in de Rijn stroomt, lanceerde Karl Baedeker in 1828 zijn beroemde reisgidsserie, gericht op de stroom van reizigers die toen al op de schoonheid van de Rijn afkwam. Sinds 2002 razen hogesnelheidstreinen vanaf Keulen via de oostelijker gelegen hogesnelheidslijn richting het zuiden, wat reizigers een winst van ruim een uur oplevert. In tijden waarin snelheid alles lijkt te bepalen, raakte de langzamere route langs de Rijn in de vergetelheid. Maar juist deze route blinkt uit in schoonheid en is zo ontzettend de moeite waard.

DE RIJN OP Z'N BREEDST

Ook voor die mooie, langzame route langs de Rijn is het startpunt Keulen. Het is meteen een goede eerste kennismaking met de enorme watermassa van deze rivier, die hier maar liefst een halve kilometer breed is. Vlak voor aankomst op Köln Hauptbahnhof, direct naast de majestueuze Dom aan de Rijnsoever, steekt de trein de rivier over en dat levert een mooi uitzicht op. Laat je bagage achter in een van de ingenieuze ondergrondse kluisjes in de hal van het station. Zo heb je je handen vrij want je hebt verschillende opties voor een flietsbezoek (zie ook pagina 256). Steek bijvoorbeeld de Rijn over via de Hohenzollernbrug. Hier passeren dagelijks bijna 1500 treinen en S-Bahnen, waarmee het de drukst bereden spoorbrug van Duitsland is. Vanaf het station kun je stroomopwaarts langs de oever lopen richting zuiden. Je komt uit bij het Schokoladenmuseum, dat als een futuristisch schip in de eeuwenoude Rheinauhafen ligt. In dit 'zoetste' museum van Duitsland reis je langs



drieduizend jaar chocoladegeschiedenis. Je hebt ook hier een magnifiek uitzicht over de rivier. Scoor op de terugweg vooral nog even een Kölsch, bier dat alleen in Keulen en omgeving mag worden gebrouwen. Bijvoorbeeld door FRÜH am Dom, op loopafstand van het station. Alleen al deze brouwerij is goed voor 450.000 hectoliter per jaar, zo'n negenduizend fusten.

EEN ROUTE VOL GESCHIEDENIS

Meerdere treinen per uur rijden van Köln Hauptbahnhof richting Koblenz, een uurtje zuidwaarts. Zodra je de voorsteden van Keulen hebt verlaten, wordt het landschap steeds afwisselender en passeer je plaatsen die echt een tussenstop waard zijn. Zoals Bonn, hoofdstad van voormalig West-Duitsland en een gezellige studentenstad. Hoogtepunt is het Beethoven-Haus, waar de componist de eerste 22 jaar van zijn leven doorbracht. Je loopt er in minder dan tien minuten naartoe vanaf Bonn Hauptbahnhof.

Hierna neemt het romantische gehalte van de omgeving steeds meer toe, met hier en daar al een kasteelruïne, verstopt in het groen. Op de route liggen veel plaatsen van historisch belang, zoals Remagen, dat een plek in de geschiedenis verwierf door de beroemde brug over de Rijn. Ondanks verwoede pogingen van de nazi's om deze cruciale Rijnovergang aan het einde van WOII te vernietigen, kregen de Amerikanen de brug ongeschonden en bruikbaar in handen. Met gepast gevoel voor drama wordt dit ook wel het Wonder van Remagen genoemd. De strijd om de brug is verfilmd (*The Bridge at Remagen*, 1969) en in de pijlers en fundering – de brug stortte aan het eind van de oorlog alsnog in – bevindt zich nu het lokale Friedensmuseum.

Deze railtrip volgt de Rijn grotendeels langs de oevers, door smalle valleien en steile hellingen met wijngaarden, burchten en kastelen.



Dwars door de



Schotse Hooglanden

De *Highlands*, de zee, de whisky, Harry Potter; er zijn veel redenen voor een reis naar Schotland en er is geen betere manier om de ruige hooglanden te doorkruisen dan per trein. De West Highland Line is een van de mooiste routes die we ooit reden; de trein brengt je naar plekken die anders onbereikbaar zijn.

Net als Parijs heeft Londen diverse prachtige kopstations. Echte spoorwegkathedralen, statig en pronkend. Ook London King's Cross (handig, direct naast St Pancras waar je met de Eurostar uit Nederland en België aankomt) past in dit rijtje. Hier hangt iets magisch. Het gebouw heeft een Victoriaanse gevel en hoge plafonds met witte pilaren. Echt een plek die maakt dat wij zo van treinreizen houden.

Op platform 9 $\frac{3}{4}$ vertrok de Hogwarts Express naar het hoge noorden. Waarschijnlijk verwisselde *Harry Potter*-auteur J.K. Rowling de perrons met die van station London Euston, want een barrière tussen perron 9 en 10 is nergens te bekennen. Voor de film werden de perrons 4 en 5 gebruikt; nu zit daar een bagagewagen in de muren. Het blijft tot de verbeelding spreken, dat zie je aan de vele toeristen bij de Harry Potter souvenirshop. Minder bekend is dat Rowlings ouders elkaar ontmoetten in een trein naar Schotland, die ook hier vertrok. Dat vinden wij dan weer leuk.

STADSPANORAMA'S

King's Cross is dé hub voor Virgin Trains en ook wij stappen aan boord van het Virgin Empire. In 4,5 uur zoeven we naar het noorden en al snel vang je door het rechterraam een glimp op van de asymmetrische kathedraal van Petersborough. York leent zich voor een leuke tussenstop vanwege Selby Abbey en vele straatjes om te voet te ontdekken. Hier is ook het National Railway Museum, pal naast het station, en een tussenstop waard. Na York kruist de trein drie rivieren (Tees, Wear en Tyne) en Darlington, de plek waar in 1825 de allereerste stoomtrein ter wereld naar Stockton reed. We worden getraakteerd op een prachtig uitzicht als de trein Durham binnenrijdt, met blik op de stad en de kathedraal. In Newcastle en Berwick-upon-Tweed kruis je de river vlak voor je het station binnenrijdt. Je rijdt over de Royal Border Bridge, in 1850 geopend door Queen Victoria.

KASTEEL OP VULKAAN

Edinburgh is de charmante hoofdstad van Schotland en barst van de geschiedenis, traditie en cultuur. Als je station Edinburgh

7,5 uur nodig had voor de reis. De trein verkortte de reistijd naar Fort William tot 2 uur. Via de nieuwe spoorlijn werden grote hoeveelheden haring naar het zuiden getransporteerd, waardoor Mallaig zich ontwikkelde tot een welvend vissersdorp.

De meeste bezoekers komen voor het gelijknamige, honderd meter hoge spoorwegviaduct. Je kent ze vast, de beelden van de Hogwarts Express die hier sierlijk over de 21 stenen bogen tuft. In het zomerseizoen rijden er voor Harry Potter-fans meerdere Jacobite-stoomtreinen waarvoor je moet reserveren, maar je kunt ook de gewone regionale treinen van Scotrail nemen, die namelijk dezelfde route volgen. Soms is het leuker om niet in de trein te zitten maar om deze te spotten. Precies op tijd zijn we bij het viaduct, 20 minuten lopen vanaf het station, waar de Jacobite Express sissend en stomend voorbij zoeft.

LEEGTE

We kachelen terug *southbound* richting Crianlarich, waar we overstappen naar de eindbestemming Oban. Een reis van 4,5 uur, zo'n 200 km. Het ritme van de kleine boemeltjes heeft iets rustgeevends. De trein kronkelt langzaam door het landschap, over een enkel-sporige lijn, vaak kilometers verwijderd van de dichtstbijzijnde weg. Geen wegen, geen internet (inmiddels wel!). Dit is een kant van Schotland die je alleen kunt zien vanuit de trein. En dat is bijzonder mooi en verlaten.

CORROUR: HOOGSTE STATION

Het letterlijke hoogtepunt van de West Highland Line is Corrou, het hoogste en meest afgelegen station van Groot-Britannië, ook bekend van de film *Trainspotting*. Ook

Deze railtrip neemt je mee langs het beste van Schotland. Vanaf Edinburgh start een treinreis van superlatieven – waar je regelmatig het gevoel zult hebben dat je de bewoonde wereld ver achter je laat.

hier is de bewoonde wereld ver weg. We zien wandelaars uitstappen die in hun eentje de leegte intrekken. Je kunt overnachten in The Signal Box, het voormalige seinhuisje van het station waarin inmiddels drie gastenkamers zijn ingericht. Wij reizen verder nadat Suzy, de goedlachse conductrice, alle tijd neemt om een foto van ons te maken.

OBAN: END OF THE LINE

Onze eindbestemming is Oban, een rustig stadje, gelegen aan een mooie baai met uitzicht op de eilanden Kerrera, Lismore en Mull. Voor het beste uitzicht wandel je naar McCaig's Tower, een Colosseum-achtig bouwwerk op de heuveltop boven de stad. Wil je meer weten over de eilanden en de vuurtorens voor de kust, vaar dan mee met kapitein Jack McGregor van Argyll Sea Tours. Hij zit vol verhalen over de regio en de bewoners. Zo krijgen we tips om seafood te eten in deze 'seafood capital'. Wie zin heeft in wat



Côte d'Azur in



stoptreintempo

Van hartje Parijs naar de vloedlijn van de Middellandse Zee in drie uur? Le Train à Grande Vitesse krijgt het op de lijn Parijs-Marseille sinds 2001 voor elkaar. Ideaal als je de drukte van de stad snel wilt ontvluchten. Wij ontdekten: wie eenmaal met boemeltreintjes de route volgt, wil niet meer anders. Doorkruis de glooiende wijnvelden van de Bourgogne, volg de loop van de Rhône en eindig uiteindelijk met je voeten in het warme mediterrane zand.

Parijs Gare de Lyon brengt je meteen in mediterrane sferen, met al die muurschilderingen van Zuid-Franse bestemmingen, de zachte kalme stem van comédienne Simone Héroult die nog altijd de omroepstem van de SNCF is en hoogst onduidelijke nummers omroept zoals *le train T-E-R, dix-sept mille, neuf cent quatre-vingt-douze*. Waarom niet gewoon de eindbestemming wordt omgeroepen, niemand die het ons uit kan leggen. Gare de Lyon is hét vertrekpunt voor reizen naar het Franse zuidoosten. De lijn Paris Gare de Lyon-Marseille St-Charles, ook wel PLM (Paris-Lyon-Méditerranée) genoemd, is de belangrijkste verkeersader van het Franse spoorweginet. De lijn werd in 1849 door Napoleon III in gebruik genomen en verbindt, met Lyon op de route, de drie grootste Franse steden.

TRANS EUROP EXPRESS

Vanaf 1950 vertrok vanaf dit station de Trans Europ Express (TEE) Mistral. Die zorgde voor

een tot dan toe ongekend snelle verbinding tussen Parijs, Marseille en Nice. Destijds was TEE Mistral zelfs de snelste trein in Europa. Dit vlaggenschip van de SNCF bood veel comfort, met airconditioning, twee restauratierijtuigen, een bar en zelfs een boekenwinkel en kapsalon. Met de komst in 1981 van de nog veel snellere TGV viel het doek voor de legendarische TEE Mistral. Om de oorspronkelijke route van de Mistral te volgen, lopen we vanaf Gare de Lyon in een kwartier naar het iets zuidelijker gelegen Gare Paris Bercy. Hier geen imposante architectuur en grandeur uit vervlogen tijden: het station bestaat voornamelijk uit beton. Maar dat zegt niets, want het is het beginpunt van een magnifieke reis.

VERGANE GLORIE IN HET GROEN

Iets over half acht vertrekken we met de allereerste rechtstreekse regionale trein (TER) naar Beaune. Deze rijdt zonder tussenstop naar Sens en legt de eerste 120 km in een behoorlijke sneltreinvaart af. In minder dan

LANGS DE RHÔNE

Na een ontspannen ontbijt stappen we op het boemeltje naar Lyon. Na Chalon-sur-Saône loopt de spoorlijn parallel aan de rivier Saône, die kort voor Lyon pas echt in zicht komt. De trein kruist de rivier, net voor terminus Lyon-Part-Dieu. Vanaf hier heb je een mooi uitzicht op de Notre-Dame de Fourvière, die vanaf een heuvel over de stad waakt. Lyon is een stad die foodies niet mogen overslaan. Aan L'Institut Paul Bocuse wordt de gastronomische elite opgeleid, maar kan iedereen in een dagdeel Franse taarten leren bakken. Overal vind je de typische *bouchons Lyonnais*, kleine restaurants met geruite tafelkleedjes en traditionele menu's.

Na de lunch stappen we over op de TER richting Marseille die ons naar Arles brengt, de tweede tussenstop op onze route. Even na

Saint-Rambert-d'Albons rijden we weer langs prachtige wijnvelden. De trein volgt nu de Rhône en slingert vele kilometers dicht langs de oevers. In stoptreinvart passeren we verlaten en overwoekerde stationnetjes, zoals Pierrelatte. De Rhône vormt hier de grens tussen de departementen Ardèche en Drôme. We kruisen de rivier nog tweemaal voordat we in Orange aankomen. In de richting van Avignon zien we bergtoppen en weides vol gele bloemen. We naderen station Avignon-Centre en even staan we in dubio. Maar nee, we gaan door naar Arles.

IN HET SPOOR VAN VINCENT

We ruiken de bedwelmende geur van lavendel als we de trein in Arles verlaten. Hier groeien de halmpjes zelfs langs de bielzen en vormen zo een paars spoortapijt. In de stad kun je het



spoor van Vincent van Gogh volgen. Deze Europeaan woonde in Londen, Amsterdam, Parijs en Brussel. In 1888 strandde hij in Arles, eigenlijk op doorreis naar Marseille. Was Vincent gefascineerd door de trein? Denkend aan de treinscènes die hij schilderde, zoals het spoorviaduct in Arles, hopen we van wel. Na het bekijken van door hem vereeuwigde plekken, zoals het café op Place du Forum, lopen we even over de zaterdagmarkt. Arles is levendig, met kronkelende straatjes vol galeries, cafés en restaurants. Van Gogh vond hier uiteindelijk wat hij als kunstenaar nodig had en liet Marseille voor wat het was. Wij lopen terug naar het station en pakken de route weer op. Frankrijks oudste stad wacht

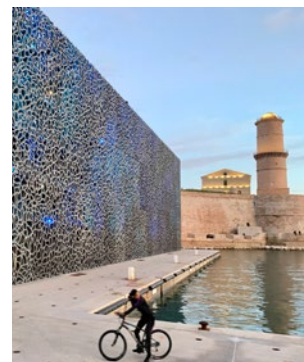
AANKOMEN IN MARSEILLE

Bij aankomst op het monumentale station

kun je alleen maar gegrepen worden door het gouden licht en het uitzicht over de stad. Dat is zo mooi, met de kathedraal Notre Dame de la Garde als hoogtepunt. Als je goed kijkt, kun je tussen de schots en scheve daken een glimp opvangen van de zee. We dalen de 104 treden tellende marmeren trap af en komen uit bij het verrassende café l'Ecomotive. Hier kun je terecht voor een heerlijke biologische lunch. Ook een aanrader als je voor vertrek nog even op een rustig plekje op je volgende trein wilt wachten.

GEBOORTE VAN EEN VOLKSLIED

In Marseille is genoeg te beleven. Bezoek zeker Le Panier, de oudste wijk van de stad. In de smalle straatjes zie je overal streetart. Veel jonge ontwerpers hebben hier hun atelier en het MuCEM is een architectonisch hoogstand-



7x naar de zee

Wij treinden de afgelopen jaren naar Nice, Marseille, Montpellier, Barcelona en Valencia. In deze steden kun je ook de ferry nemen naar Corsica, Sardinië, Mallorca of Ibiza. Jammer genoeg zijn Noord-Spanje en Portugal iets lastiger bereikbaar met de trein. Voor een reis naar het zuiden, stap je van Gare du Nord in Parijs over naar Gare de Lyon via een snelle metroverbinding (RER D, ca. 9 minuten). In de Thalys kun je metrokaartjes kopen en de overstap is meestal ruim. Wil je deze Parijse stationswissel vermijden, reis dan eerst naar Brussel-Zuid (Midi) en stap daar over.

ZUID-EUROPA

01

Côte d'Azur

RECHTSTREEKS VIA BRUSSEL

REISDUUR: Vanaf Amsterdam Centraal ca. 9 uur, vanaf Brussel-Zuid (Midi) ca. 5,5 uur
OVERSTAPPEN: 1x in Brussel (evt.)
UITSTAPPEN: Lyon, Valence, Montpellier, Marseille

Vanaf Brussel-Zuid (Midi) gaan dagelijks rechtstreekse treinen naar Zuid-Frankrijk. Vanuit Nederland reis je met één overstap naar Lyon, Valence, Montpellier en Marseille. Vanaf Amsterdam en Rotterdam ben je in minder dan 2 uur in Brussel, met de Thalys doe je er 1 uur minder over. In de zomermaanden reis je 1x per week op zaterdag rechtstreeks van Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen naar Lyon, Valence en Marseille. Wij kiezen vaak voor de verbinding mét overstap. Heerlijk om na een paar uur je benen te strekken. Bovendien is een kop koffie in een andere stad altijd een goed idee.

02

Costa Brava

VIA BRUSSEL EN VALENCE

REISDUUR: Vanaf Amsterdam Centraal ca. 12 uur, vanaf Brussel-Zuid (Midi) ca. 9 uur
OVERSTAPPEN: 2x in Brussel (evt.) en Valence
UITSTAPPEN: Barcelona

Barcelona in één dag kan via Brussel en Valence. Met 2x overstappen is de reisduur vanaf Amster-



dam zo'n 12 uur. Je flitst met de TGV door Frankrijk: met 300 km/u richting Middellandse Zee. Een tussenstop van een dag in Valence is een aanrader. Deze stad in de Auvergne-Rhône-Alpes heeft een mooie, oude stadskern en je bent hier al direct in mediterrane sferen. Tussen Montpellier en Perpignan volgt de TGV's dezelfde route als de boemeltjes zoals beschreven op pagina 133 (een nieuwe hsl tussen beide steden is gepland). Wie vroeg vertrekt, red ook Valencia in één dag maar dan zit je wel zo'n 15 uur in de trein.

03

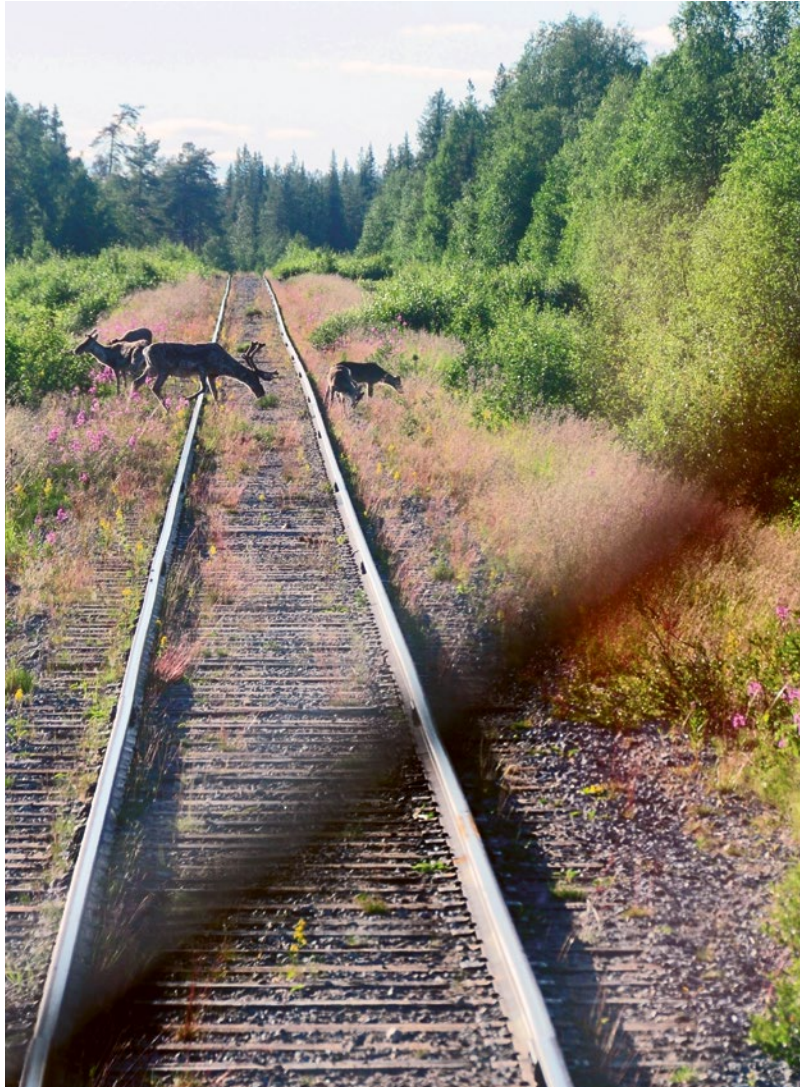
Nog een keer Costa Brava

SLAPEN IN PARIJS

REISDUUR: Vanaf Amsterdam Centraal ca. 10 uur, vanaf Brussel-Zuid (Midi) ca. 8 uur
OVERSTAPPEN: 1x in Parijs
OVERNACHTING: 1x in Parijs
UITSTAPPEN: Barcelona

Vanf Paris Gare de Lyon gaan er dagelijks 2 directe TGV's naar Barcelona (reisduur ca. 6,5 uur). De vroege trein haal je vanaf Nederland

Railtripping naar



de poolcirkel

Wie de Zweedse wildernis in het dunbevolkte hoge noorden wil ontdekken, kan dat 's zomers prima zonder auto of vliegtuig doen. De boemeltreintjes van de Inlandsbanan nemen je mee door een landschap van eindeloos groene bossen, heidevelden, ontelbare meren en wilde rivieren. Onderweg kruisen rendieren en elanden het spoor. Ruim 1600 km door woeste natuur en eindeloosheid: welcome in the slow lane.

Verschrikt kijkt onze treinsteward Åsa naar buiten. Vanuit het passagierscompartiment ziet ze door de voorruit hoe een groepje rendieren rustig het spoor op loopt. Ondanks het snerpande fluitsignaal van de machinist laten de dieren zich niet afschrikken, waardoor de trein midden in de Zweedse wildernis langzaam tot stilstand komt. Het is juli en we zijn op weg naar Riksgränsen, 200 km boven de poolcirkel, op de grens van Zweden en Noorwegen. Vanaf Stockholm een slordige 1600 km dwars door het midden van Zweden, recht omhoog naar Zweeds Lapland. Het land van de middernachtzon, het noorderlicht en de Sami-bevolking. Drie treinverbindingen zijn er nodig om de afstand te overbruggen: vanaf Stockholm reizen we de eerste 320 km met een 'normale' Intercity naar Mora. Daarna boemelen we verder met de beroemde Inlandsbanan die ons na 1100 km zal afzetten in Gällivare (Lapland). De laatste 250 km treinen we over de Iron Ore Line, de legendarische ertsspoorlijn.

INLANDSBANAN

De bijna 1300 km lange Inlandsbanan loopt van Kristinehamn (Värmland) aan het Vänernmeer naar Gällivare (Lapland) en voert dwars door het binnenland van Zweden. Het idee voor de aanleg van deze spoorlijn ontstond eind negentiende eeuw, maar het zou nog tot 1937 duren eer het hele traject voltooid was. De enkelsporige lijn werd aangelegd om militaire en economische redenen. Zo zou de spoorlijn, die de ondoordringbare en verafgelegen gebieden van Zweden doorkruist, veel beter te verdedigen zijn dan de spoorlijn langs de kust. Daarnaast werd met de aanleg ervan de dunbevolkte regio ontsloten, en zorgden kostbare grondstoffen die hier te vinden zijn voor economische groei. Zo eenvoudig was het aanleggen van deze spoorlijn niet. Een haast ondoordringbaar binnenland met vele bossen, moerassen, heuvels, wilde rivieren en diepe valleien stonden "één streep rechtdoor" in de weg. Het landschap dwong de bouwers letterlijk in alle bochten waardoor er maar liefst 250 bruggen



en vele kilometers extra staal nodig waren om de eindbestemming in Gällivare te bereiken. Na de voltooiing in 1937 profiteerden vooral de Duitsers van de lijn. Het neutrale Zweden stond de nazi's toe troepen en materieel naar Noorwegen, Finland en de noordelijke Sovjet-Unie te vervoeren. Begin jaren 40 treinden twee miljoen Duitse soldaten over de Inlandsbanan naar de oorlogsfronten, wekelijks tot wel twaalfduizend man. Vanaf de jaren 50 en 60 begon de lijn aan betekenis te verliezen. Door het toegenomen autobezit en de aanleg van de nationale autoroute 45 (de E45) nam het aantal passagiers dat met de trein reisde drastisch af. Dienstverminderingen en gedeeltelijke lijnsluitingen volgden. De bijl viel uiteindelijk in 1992 toen SJ, Zwedens nationale spoorwegen, de hele operatie financieel onhaalbaar verklaarde.

HUISKAMER

Om de Inlandsbanan nieuw leven in te blazen, richtten de vijftien gemeenten langs de lijn samen in 1993 het privébedrijf Inlandsbanan AB op dat de spoorlijn nu met vier oude voormalige SJ-dieseltreinstellen van Italiaanse makelij beheert. Gedurende tien weken per jaar, van half juni tot eind augustus, rijden deze met een gemiddelde snelheid van 50 km/u één keer per dag met vooral toeristen en avonturiers naar Lapland, een van de laatste wildernissen van Europa. Er kunnen maximaal zestig mensen mee, wat het treinstel het gevoel van een huiskamer geeft. Helemaal omdat de conducteur de gasten trakteert op verhalen en anekdotes. Over de rendieren die regelmatig het spoor oversteken, een bever die een beek afdamt of feitjes over de treinlijn zelf. Zoals Åsa, Isabel en Per (het treinpersoneel ken je na het eerste stationnetje al bij naam) bij ons.

Het zal waarschijnlijk niet de laatste keer zijn dat de trein midden in de wildernis moet stoppen voor overstekende rendieren. Met ruim 250.000 wilde rendieren is dat niet te vermijden, en soms loopt het minder goed af als de dieren op het spoor springen.

STOPPEN GRAAG

Oorspronkelijk lagen er langs de hele lijn zo'n tweehonderd stations en haltes, plus meer dan tweehonderd wachtcabines. De meeste zijn inmiddels verdwenen, gesloten of hebben een nieuwe bestemming gekregen. Wie nu met de Inlandsbanan reist, kan in- en uitstappen op 29 officiële treinstations waar de Zweedse boemel sowieso stopt. Tussen deze stations liggen haltes waar de trein stopt als er iemand staat te wachten en aangeeft mee te willen. Uitstappen op deze punten kan dus wel, maar alleen als er iemand opgepikt moet worden. Daarnaast zijn er bijzondere tussenstops, zoals het passeren van de poolcirkel, waar de trein even tot stilstand komt en je de trein uit mag om een frisse neus te halen of een Instagrammomentje af te vinken.

ALLEMANSRECHT

Natuurlijk kun je in de Inlandsbanan stappen om 'snel' van A naar B te komen, maar wij maken er, net als de meeste andere reizigers, een heuse railtrip van waarbij we onderweg meerdere keren uitstappen. Zo ervaar je niet alleen de romantiek van het reizen, maar missen we ook niets van avontuurlijk Lapland. In deze enorm uitgestrekte wildernis zijn de outdoor mogelijkheden ongekend. Vanaf elk station loop je zo de natuur in, waar je dankzij het Zweedse *Allemansrätten* (letterlijk: allemansrecht) overal mag wildkamperen. Wij maken zeven stops met overnachtingen.



de plek waar de enorme locomotieven van de ijzerertstreinen werden onderhouden. De stoomreuzen ‘tankten’ hier hun water en kolen. Dit gebeurde met behulp van een draaischijf: een ronde kuil met daarin een draaibare brug die aangesloten werd op meerdere sporen. Op de plek van de oude locomotiefloods staat sinds 2018 een hotel: Niehku Mountain Villa (*niehku* is ‘droom’ in het Sami). De oude halfronde muur van het station loopt door delen van het nieuwe gebouw. Zowel het exterieur als het interieur zijn geïnspireerd op de oude werkplaats. De natuurlijke materialen, kleuren en verwijzin-

gen naar de cultuur en traditie van de Sami maken van dit hotel een geweldige uitvalsbasis voor de vele trails die hier starten. De wijnkelder met ruim 500 flessen in de voormalige vetput is ook geen straf. Een betere plek om onze railtrip, die soms eindeloos leek maar daardoor ook zo rustgevend was, geheel in stijl af te sluiten bestaat er niet.

De terugreis gaat een stuk sneller. Vanuit Riksgränsen zoeven we met een directe comfortabele nachttrein in één ruk van 18 uur terug naar Stockholm. Vanaf hier reizen we in 16 uur met de trein via Kopenhagen en Hamburg terug naar Nederland. 🚆

REISDUUR: De enkele reis is zo’n 3000 km. De minimale reisduur is twee weken, drie weken is aan te raden. De afstanden zijn enorm en er zijn vele tussenstops waar outdoorfans hun hart kunnen ophalen.

REISPERIODE: Juni, juli, augustus. De boemeltjes op de Inlandsbanan rijden alleen ‘s zomers (gedurende tien weken). Op elke bestemming vertrekt slechts één trein per dag en hiervoor heb je een reservering nodig.

TICKET: Wij reisden met een Interrail Pas voor 15 dagen binnen twee maanden. Deze brengt je vanaf Nederland en België helemaal naar de poolcirkel (en verder). Voor de gehele route vanaf Hamburg zijn reserveringen verplicht.

ZO REISDEN WIJ:

REISDAG 1	Amsterdam Centraal – Kopenhagen, 2x overstappen in Osnabrück en Hamburg (ca. 10.5 uur), Brussel-Zuid (Midi) – Kopenhagen, 2x overstappen in Keulen en Hamburg (ca. 12 uur)
REISDAG 2	Kopenhagen – Stockholm (ca. 5 uur)
REISDAG 3	Stockholm – Mora (ca. 4 uur)
REISDAG 4	Mora – Östersund (ca. 5 uur)
REISDAG 5	Östersund – Storuman (ca. 5,5 uur)
REISDAG 6	Storuman – Jokkmokk (ca. 6,5 uur)
REISDAG 7	Jokkmokk – Gällivare (ca. 1,5 uur)
REISDAG 8	Gällivare – Abisko (ca. 3 uur)
REISDAG 9	Abisko – Riksgränsen (ca. 45 minuten, naar eindpunt Narvik +1 uur)
REISDAG 10	Riksgränsen – Stockholm (ca. 18 uur met de nachttrein)
REISDAG 11	Stockholm – Hamburg, 1x overstappen in Kopenhagen (12 uur)
REISDAG 12	Hamburg – Amsterdam Centraal / Brussel-Zuid (Midi) zie pagina 255



Gouden gloed



over Cádiz

Als we ooit een maand vrij nemen, doorkruisen we de twee grootste landen van Europa met boemeltjes, nu kiezen we voor “slow travel voor de ongeduldigen”. We gaan in sneltreinvaart door Frankrijk en Spanje. Het werd een geweldige en ontspannende railtrip met het beste uitzicht en de leukste steden onderweg. Reis mee naar het uiterste zuidwesten van Europa en stap uit in Cádiz.

Meteen het eerste argument om per trein naar Zuid-Europa te reizen: Parijs. De overstap van Gare du Nord waar de Thalys uit Nederland en België aankomt, naar Gare de Lyon, vanwaar alle treinen naar het zuiden vertrekken, is slechts tien minuten met de RER D metro, maar wij laten nooit een kans voorbijgaan om nog wat Parijs op te snuiven, dus gaan we na een heerlijk bliksembezoek (zie ook pagina 246 voor onze tips) pas de volgende ochtend naar Gare de Lyon. In dit mooiste station van Parijs kun je je zó een uur vermaken. In de stationshal brengen de muurschilderingen van alle Franse treinbestemmingen (uiteraard niet alleen Lyon) je volledig in de vakantiesfeer. En daar doet bar/restaurant Le Train Bleu nog een schepje bovenop. Je voelt hier de historie, luxe en romantiek van de mediterrane treinreizen van 120 jaar geleden. We slaan voor de reis een broodje in en kopen macarons bij Ladurée.

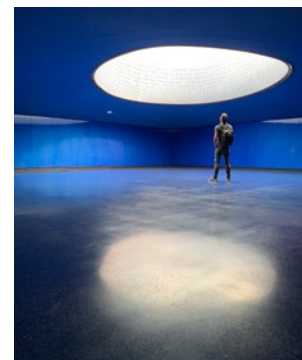
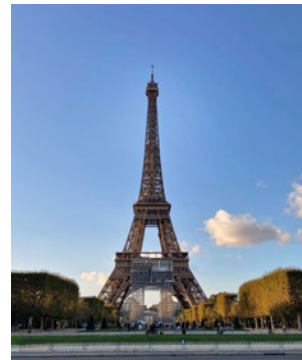
BLAUWER WORDT DE LUCHT

Van Parijs naar Barcelona gaat het Franse landschap eigenlijk te snel aan je voorbij.

Wie meer tijd heeft, doet het over met een boemelgangetje, met de TGV is het slechts 6,5 uur. We rijden langs groene velden, witte koeien en passeren heel veel bruggen over water. Soms rijden we parallel aan de snelweg, veel vaker niet en bevinden we ons midden op het Franse platteland. Hoe zuidelijker we komen, hoe blauwer de lucht en hoe geler het gras. We zien steeds vaker een wijngaard én de zon. Op de ramen staan teksten als *Laissez-vous rêver* (droom weg). Waarom klinkt alles toch zoveel mooier in het Frans? Vanaf Nîmes gaat het tempo omlaag en stopt de trein vaker. Vinden wij niet erg. Vanaf Montpellier komen er meer bergen en zien we af en toe een stukje zee. Zelfs in de trein, waar de airco voor een prima lees-, kijk- en slaapt temperatuur zorgt, lijkt het steeds warmer te worden. Na Perpignan gaan we de Spaanse grens over en dat vierden we met een glas wijn in de strakke bar.

BIENVENIDO!

Deze route naar Zuid-Spanje is ideaal om, na Parijs, een paar dagen in Barcelona te blijven.



Even de nieuwste hotspots in Gràcia ontdekken en de Middellandse Zee meepakken, die een stuk warmer is dan de oceaan op onze eindbestemming. Wij kiezen voor een kort bezoek, eten bij onze vegafavoriet Flax & Kale, slapen in El Raval in het groene boetiekhostel Grau (tweepersoonskamer met eigen badkamer) en nemen om 9:00 uur de trein naar Madrid. Die zit barstensvol. Dit is op een doordeweekse dag duidelijk een forenzenroute. Je moet voor deze hogesnelheidstrein reserveren, dus gelukkig is iedereen gegarandeerd van een plek. Een steward deelt koptelefoons uit. Plug 'm in je stoel en je kunt verschillende (Spaanse) radiozenders luisteren en de nagesynchroniseerde film kijken die op het scherm aan het plafond wordt vertoond. Wij hebben een beter plan en kijken uit het raam.

Ook dit is weer een prachtige route, compleet anders dan het traject vanuit Parijs. Onder een strakblauwe lucht duiken we het Spaanse binnenland in. Het is uitgestrekt, hier en daar een dorp of plukje groen. Opvallend zijn de vele windmolens in het landschap. We stoppen alleen in Zaragoza (volgende keer stappen we hier zeker even uit!) en na bijna 3 uur reizen arriveren we stipt op tijd op Madrid Puerta de Atocha. Dit station staat in onze top tien van mooiste stations van Europa. Niet eens door de bijzondere architectuur of geschiedenis (hoewel ook mooi), maar vooral door de tropische tuin in de stationshal. Met het glazen dak is het eigenlijk een kas, met vijvers en immens hoge palmen, rubber- en bananenbomen, koffie- en cacaoplanten. Geen tijd voor het Retiropark? Deze binnentuin is voor treinreizigers een prima alternatief om koffie te drinken. Wanneer je het station verlaat, kom je langs het herdenkingsmonument

voor de aanslag in 2004, ook bekend als 11-M (11-03-2004), het dieptepunt uit de Spaanse treingeschiedenis. In vier treinen gingen bommen af, waarbij 191 mensen omkwamen. De 11 meter hoge cilinder steekt bij het station boven straatniveau uit en het natuurlijk licht dat vanuit het glas de lege blauwe ruimte binnenvalt vormt de enige lichtbron. De stilte is indrukwekkend.

VAN MERCADO NAAR MALASAÑA

Het koninklijke Madrid houdt van groot en groots. De paleizen en overheidsgebouwen zijn groot, de afstanden zijn groot. Toch doen wij het liefst alles te voet, met hier en daar een metroritje. We slapen in Hotel Artrip in Lavapiés, vroeger de Joodse wijk, nog niet overspoeld door toeristen. Een perfecte locatie tijdens een citytrip, op loopafstand van zowel het station als de Gouden Driehoek van het Prado, Thyssen en Reina Sofia Museum. We beleven Madrid tijdens een wandeling door La Latina – het oude centrum – langs het centrale Plaza Mayor, het oudste restaurant ter wereld (Sobrino de Botín, sinds 1725), de toeristische Mercado de San Miguel en de geheime tuin van het Palacio del Príncipe de Anglona. Vlakbij de Catedral de la Almudena zien we het enige stukje overgebleven Arabische stadsmuur van ruim 1100 jaar oud, toen Madrid werd gesticht door Mohammed I van Córdoba. Op Plaza de la Paja belanden we bij een straatconcert van een zangeres met gitarist. Vanaf het terras concluderen we dat een glas verdejo nog beter smaakt onder het genot van Spaanse muziek. 's Avonds begeven we ons in de hippe, wat alternatieve wijk Malasaña. Het stikt hier van de geweldige eettentjes, gezellige terrassen, tapas- en gaybars. Studenten, yuppen,

jongeren en jong-van-geesten genieten hier zichtbaar, zowel binnen als op straat, totdat de zon opkomt

LANGS DE KATOENVELDEN

In Spanje heeft niemand haast, en dat is heerlijk. Wie met de trein reist, moet wél overal op tijd zijn. Ook de trein van Madrid naar Cádiz rijdt exact volgens dienstregeling. Een rit van 4 uur richting zonsondergang. We lezen, snacken (zelf meegebracht, want geen bar aan boord) en laden onze telefoons op. Wifi is er niet, maakt ook niet uit. Want wederom is dit traject een genot en wederom compleet anders dan richting Madrid. Het landschap houdt ons tegen het raam geplakt. Het wordt hoe zuidelijker hoe droger, met af en toe een groene wijn- of olijfgaard. Soms doemen witte dorpen op, vol laagbouw en hoge palmen. Of een enorme boerderij met daaromheen niets dan kilometers landbouwgrond. Later zien we voor het eerst Europese katoenvelden. We stoppen in Córdoba, Sevilla en Jeraz de la Frontera, ideale stops tijdens een uitgebreide Andalusiëreis. Wij blijven zitten tot de zon onder is en we onze eindbestemming binnenrijden.

Waar we in Madrid de hele dag door konden eten, komt culinair Cádiz vanaf half tien 's avonds pas tot leven. We vinden een terras waar we om 22:00 uur wijn en iets te eten bestellen en wachten geduldig. We treffen onze hele reis uitsluitend aardige Spanjaarden, maar hoe zuidelijker, hoe meer de taalbarrière opspeelt. We verontschuldigen ons voor ons gebrekkige Spaans en na wat handgebaren en glimlachen worden er heerlijke tapas op tafel gezet



MADRID ATICHA



PIRATEN EN LA PEPA

Cádiz is een van de oudste steden van Europa en was tot honderd jaar geleden een eiland. De Romeinen woonden er, bouwden er een theater (te zien aan de Calle Mesón) en lieten vele schatten achter. Een paar eeuwen later speelde Gades zoals Cádiz toen heette, tactisch gelegen aan de Atlantische Oceaan, een belangrijke rol in de handel met Amerika, waardoor het een gewilde plek werd voor bijna alle Europese koloniale mogendheden. In 1493 vertrok Columbus vanuit Puerto Santa Maria (net ten noorden van Cádiz) voor de tweede keer naar Amerika en werd de stad rijk door het zilver dat mee terug werd genomen. Niet zo vreemd dat Cádiz door alle kostbaarheden uit de Nieuwe Wereld doelwit werd voor piraten, wat resulteerde in een stevig vestingwerk. Ook de Britten en Nederlanders waren geïnteresseerd in de Spaanse Zilvervloot en waagden regelmatig een aanval. Echte inname lukte slechts sporadisch. Napoleon deed een volgende poging tot verovering, door de historisch stevige verdediging en het flinke verzet lukte dit niet (volledig). Gevolg was wel dat hier in 1812 de Spaanse grondwet (*La Pepa*) werd geschreven en Cádiz voor altijd in de geschiedenisboeken belandde.

9x weekend naar de stad

Een stedentrip start in de trein. Je stapt in, raast over het spoor en stapt uit in een andere stad, in een ander land, voor een weekend inspiratie, rust of actie. Berlijn, Brussel, Londen en Parijs bespraken we hiervoor al, maar we tippen nog negen verrassende steden met een goede verbinding vanuit Nederland en België, rechtstreeks of met een eenvoudige overstap.

VERRASSEND DICHTBIJ

01

VERRASSEND DICHTBIJ



Basel

INSTAPPEN

Vanaf Utrecht Centraal ben je dagelijks in nog geen 6,5 uur non-stop in Basel. Dat kan overdag en met de nachttrein. Vanuit België reis je in 6 uur naar Basel met een overstap in Keulen of Parijs (van Gare du Nord naar Gare de Lyon, reken hiervoor een uur).

UITSTAPPEN

De directe trein naar eindpunt Basel SBB stopt net over de Duitse grens eerst op station Basel Bad. Hier uitstappen kan ook, misschien als je zin hebt in een party. Er hangt namelijk een grote discobal in het station, omdat er af en toe geweldige feesten worden gehouden.

DOEN

Een beetje Frans, erg Duits, toch absoluut Zwitsers. Basel is geen grijze industriestad (meer). Het is bovenal een kunststad en verrassend groen, mooi gelegen aan de Rijn en bekend vanwege de internationale kunstbeurs Art Basel (juni), maar kunst bewonderen kan het hele jaar door in de vele musea. Tel ook boekdrukkunst mee, want de Basler Papiermühle, het museum over papier, schrift en druk, gevestigd in een oude papiermolen, laat zien waar de oorsprong ligt van 'het boek'. Van de Munster, de enorme kathedraal waar Erasmus ligt begraven, loop je naar het felrode raadhuis, door naar de prachtige botanische tuin van de universiteit. Zomerse must-do: zwemmen in de Rijn. Er worden dan speciale zandstranden gemaakt en praktisch de hele stad duikt in het water. Winterse must-do: de kerstmarkt. Basel is de kersthoofdstad van Zwitserland, dus enige verwachtingen zijn terecht.