

PERRON EUROPA

SLOW TRAVEL EUROPE

PERRON EUROPA

**ONVERGETELIJKE TREINREIZEN
OVER HET CONTINENT**

BART GIEPMANS





VOORWOORD

Europa met de trein

Dit boek is een ode aan slow travel. Je kunt door de lucht razendsnel van A naar B, maar dan mis je onderweg iets belangrijks: de reis zelf. Treinreizen door Europa is dé manier om je omgeving echt goed te zien. Om cultuur, natuur en geschiedenis van dichtbij te ervaren. Voel het ritme van de rails, zie het landschap langzaam veranderen en ontmoet mensen uit verschillende landen. Dit alles maakt van elke treinreis een onvergetelijke ervaring.

Mijn Europese treinavonturen begonnen als student. Met een ultiem slow-travelticket reisde ik diverse keren naar de Alpen. Urenlang in een regionale trein, zonder haast, enkel om het landschap in me op te nemen. Tijdens mijn studie werkte ik als steward op de Alpen Express en de Autoslaaptrein, een piepende en krakende nachttrein waarin ik zelf weinig sliep. Maar bij aankomst maakten de besneeuwde bergen of het zonnige Zuid-Frankrijk én de verse koffie op het station alles goed. Toen ik in Parijs woonde, stapte ik bijna wekelijks op het Gare de Lyon in de TGV, die me in een paar uur tijd naar de Middellandse Zee bracht.

Nog altijd krijg ik geen genoeg van ons mooie continent. In de afgelopen 20 jaar treinde ik in spoorkilometers minstens 10 keer de wereld rond. Vrienden en familie zien mij vaak als een

wandelend spoorboekje. Hoewel ik (de meeste) treintijden echt niet uit m'n hoofd weet, ken ik wél in veel landen de mooiste routes, weet ik welke zijlijntjes de moeite waard zijn en welk station erom smeekt om uit te stappen.

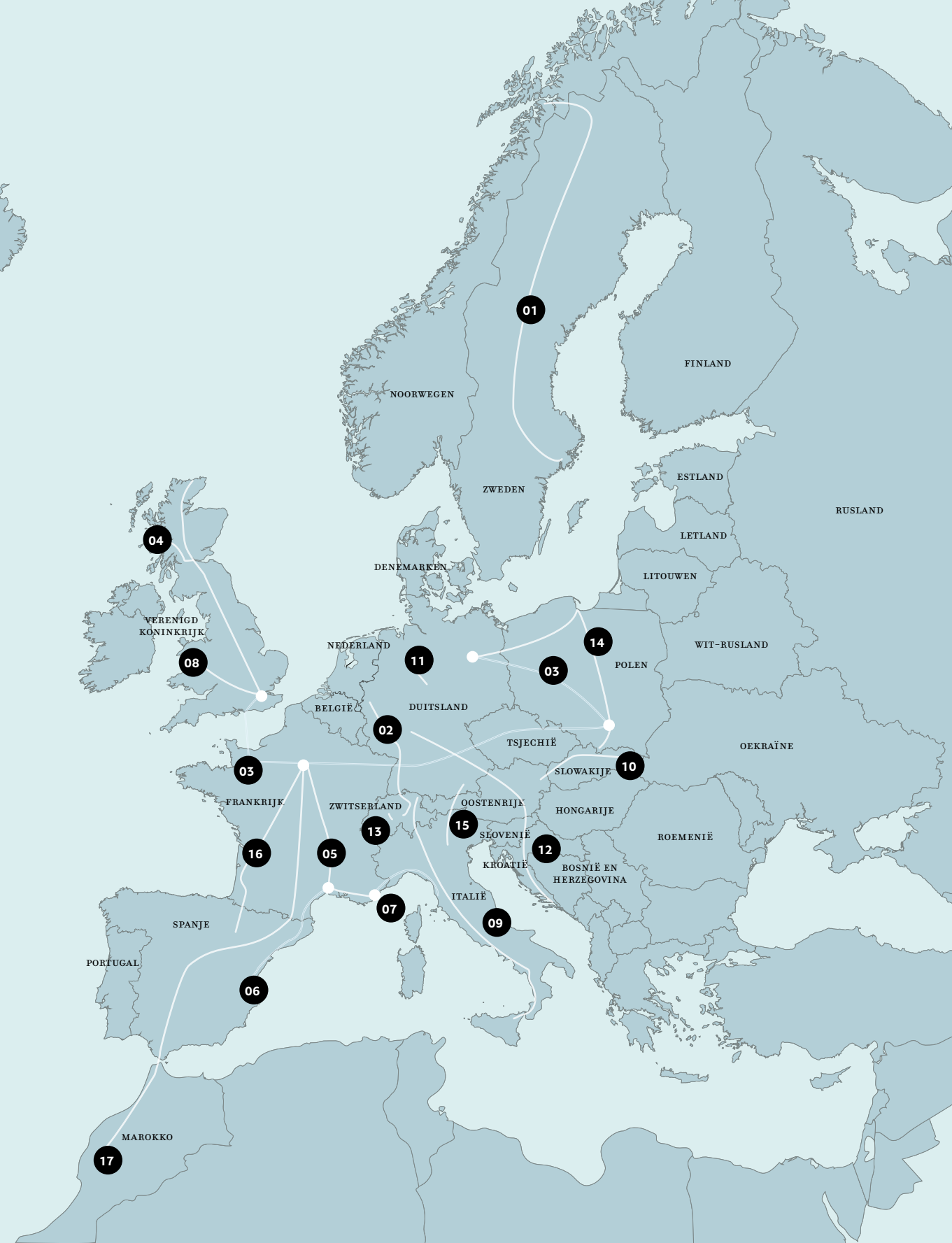
Reizen met de trein betekent voor mij op adem komen. Gesprekken voeren met totaal onbekende mede-Europeanen op stations en in restauratierijtuigen. Kopjes koffie van wisselende kwaliteit drinken in historische spoorkeizers vol geschiedenis. En soms de plannen moeten omgooien.

In dit boek vind je de mooiste verhalen uit mijn eerdere twee boeken, geüpdatet en soms beschrijf ik nét een andere route. De verhalen gaan over het vinden van rust, avontuur en betekenis in het onderweg zijn en zijn bedoeld om je te inspireren met een andere blik te gaan reizen. Treinreizen is reizen in zijn puurste vorm: niet alleen om ergens te komen, maar om te genieten van de weg ernaartoe.

Goede reis!
Bart Giepmans

Volg mijn reizen op Instagram via [@railtripping](#) en lees meer verhalen op [railtripping.com](#).





INHOUD

01	Railtripping naar de poolcirkel – Stockholm-Narvik	13
02	Naar de bron van de Rijn – Keulen-Oberalppas	29
03	Van D-Day naar vrijheid – Londen-Berlijn	45
04	Van de Highlands naar de Schotse eilanden – Londen-Glasgow	59
05	In stoptreintempo naar de Côte d’Azur – Parijs-Nice	73
06	Langs de Spaanse costa’s – Montpellier-Valencia	89
07	Langs de eindeloze Riviera – Nice-Pisa	105
08	Wild, Wild Wales – Londen-Snowdonia	119
09	Van de Alpen naar de Etna – Zürich-Catània	129
10	Oostwaarts naar Slowakije – Wenen-Košice	143
11	Met de stoomtrein naar de Brocken – Hannover-Harz	157
12	Door de Alpen naar de Adriatische Zee – Frankfurt-Split	167
13	Winterreis naar Europa’s hoogste station – Bern-Jungfrauoch	179
14	Van de Oostzee naar de Tatra’s – Berlijn-Zakopane	187
15	Land van meren & wijngaarden – München-Trento	197
16	Het vergeten station in de Pyreneeën – Parijs-Zaragoza	209
17	Van de Seine naar de Sahara – Parijs-Marrakech	219
	Indrukwekkende langeafstandsroutes	238
	Dwars door de bergen	240
	Over het eiland	246
	Super Slow	251
	Treinen door de nacht	259
	Alles over de Interrail Pas	262
	Index	270





01 ZWEDEN — NOORWEGEN



STOCKHOLM — NARVIK

Railtripping naar de poolcirkel

De rendieren verschijnen zonder waarschuwing en lopen voor ons over het spoor. De trein vertraagt tot een slakkengangetje en stopt. Door het raam zien we hoe de dieren halverwege de oversteek even pauzeren, nieuwsgierig achteromkijken en dan in het bos verdwijnen. De machinist controleert of het spoor vrij is en we rijden weer verder. Welkom bij de Inlandsbanan, waar wilde dieren voorrang hebben en niemand haast heeft.



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. Het is juli en we zijn op weg naar Abisko en Narvik, zo'n 200 km boven de poolcirkel. Eerst reisden we via Hamburg en Kopenhagen naar Stockholm. Vanaf de Zweedse hoofdstad is het nog eens 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.

SPOOR DOOR DE WILDERNIS

De bijna 1300 km lange Inlandsbanan loopt van Kristinehamn (Värmland) aan het Vänermeer naar Gällivare (Lapland) en voert, zoals de naam al verraaft, dwars door het binnenland van Zweden. Het idee voor de aanleg van deze spoorlijn ontstond eind negentiende eeuw, maar het zou nog meer dan 30 jaar duren, tot 1937, voordat het hele traject was voltooid. De enkelsporige lijn werd aangelegd om zowel militaire als economische redenen. Zo zou de spoorlijn, die de verafgelegen gebieden van Zweden doorkruist, veel beter te verdedigen zijn dan de spoorlijn langs de kust. Met de aanleg ervan werd de dunst bevolkte regio ontsloten, en zorgden kostbare grondstoffen die hier te vinden zijn voor economische groei.

Het aanleggen van de spoorlijn was een behoorlijke klus. Een haast ondoordringbaar binnenland vol 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 ver-



voeren. Zo treinden begin jaren 40 twee miljoen Duitse soldaten over de Inlandsbanan naar de oorlogsfronten, wekelijks tot wel 12.000 man. Vanaf de jaren 50 en 60 begon de lijn aan betekenis te verliezen. Door het toegenomen autobezit en de aanleg haast parallel aan het spoor van de nationale route 45, nam het aantal passagiers dat met de trein reisde drastisch af. Dienstverminderingen en gedeeltelijke lijnsluitingen volgden. De bijl viel uiteindelijk in 1992 toen SJ, de nationale spoorwegen van Zweden, de operatie financieel onhaalbaar verklaarde.

Om de Inlandsbanan nieuw leven in te blazen, sloegen de vijftien gemeenten langs de lijn de handen ineen en richtten in 1993 het privébedrijf Inlandsbanan AB op dat de spoorlijn nu met vier treintjes beheert. Gedurende tien weken per jaar, van half juni tot eind augustus, rijdt de Inlandsbanan een keer per dag met vooral toeristen en



avonturiers naar Lapland, een van de laatste wildernissen van Europa, waarbij je onderweg de poolcirkel oversteekt. Er kunnen maximaal 60 mensen mee, wat het treinstel het gevoel van een huiskamer geeft. Helemaal omdat de host/conducteur de gasten trakteert op verhalen en anekdotes over Zweden en het Zweedse landschap. Over de rendieren die regelmatig het spoor oversteken, een bever die een beek afdamt of leuke feitjes over de treinlijn zelf.

STATIONS EN TUSSENSTOPS

Oorspronkelijk lagen er langs de hele lijn zo'n 200 stations en haltes, en meer dan 200 wachthuisjes, maar 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. Daarnaast is er een aantal bijzondere tussenstops, zoals het passeren van de poolcirkel, waar de trein even tot stilstand komt.

Natuurlijk kun je in de Inlandsbanan stappen om 'snel' van A naar B te komen, maar wij maken er, zoals de meeste reizigers doen, een railtrip van waarbij we onderweg meerdere keren uitstappen. Zo ervaren we niet alleen de romantiek van de treinreis, maar maken we ook optimaal gebruik van de outdoormogelijkheden in de uitgestrekte wildernis. Vanaf elk station loop je vrijwel direct de natuur in, waar je dankzij het Zweedse allemansrecht (*allemansrätten*) overal mag wildkamperen. Wij hebben zeven stops gepland, waarbij we hotels afwisselen met berghutten en kamperen.



START IN MORA

We starten onze reis met de Inlandsbanan op station Morastrand, direct aan het Siljanmeer, dat miljoenen jaren geleden is ontstaan door een meteorietinslag. Het rood-witte boemeltje vertrekt stipt om 13:25 uur en je kunt maar beter op tijd zijn, want de trein rijdt maar één keer per dag. We zetten koers richting het 320 km verder noordelijk gelegen Östersund, een reis van 5 uur. Buiten flitst het bos voorbij. De ramen kunnen open, waardoor we heerlijk in de wind kunnen hangen. Hier en daar zien we de typisch Zweedse Faluröd huisjes als verloren plukjes in het landschap staan. Hoe verder naar het noorden toe, hoe zeldzamer de huisjes worden, totdat de bossen het landschap volledig groen kleuren.

Vervelen doen we ons geen moment. Naast ticketcontrole en het vertellen van leuke verhalen, serveert onze host Isabel een fika (de Zweedse koffie/theepauze) en zorgt ze voor ander vermaak. Zo klinkt onverwachts een lied over Koppången door de krakende luidsprekers, vernoemd naar het gebied dat de trein na Mora doorkruist. Terwijl het rijtuig zich vult met nostalgische vioolklanken, zien we langs het spoor paarse bloemen voorbijflitsen, de zogenaamde *workers man roses*. Ook zien we waterpompen zomaar midden in het bos. Ooit neergezet voor de Duitsers, die de treinen niet in de dorpen lieten stoppen uit angst dat de soldaten zouden vluchten. We leren dat de Duitse troepen- en munitietransporten in het grootste geheim plaatsvonden, waarbij de munitie onder dekzeilen met een rood kruis werd verborgen. Ook het reuze Duitse spoorwegkanon ‘Schwere Bruno’ werd vermomd als ‘bruggebouwmateriaal’ over de lijn naar Noorwegen vervoerd.

HALVERWEGE HET NOORDEN

Als we aan het einde van de middag Östersund binnenrijden, pakken donkere wolken zich boven het station samen en vallen de eerste druppels. Het voelt alsof we al een heel eind *up north* zijn, maar schijn bedriegt. Östersund ligt halverwege

Zweden en de langste trajecten liggen nog voor ons. Vanaf hier duiken we de leegte van Lapland in.

Östersund is door Unesco uitgeroepen tot ‘Creatieve Stad van de Gastronomie’ en in het centrum vind je veel restaurants en koffiebars, waaronder Norra Station, een combinatie van café, koffiebranderij, galerie en co-working ruimte. Eigenaar Manne Mosten organiseert culturele en gastronomische wandelingen door de stad en zit boordevol verhalen. Zoals over Peter Mosten, een local die in een oud archief een recept uit 1785 voor berkenwijn vond en dat nieuw leven inblies. Het sap voor deze berkenwijn wordt met de hand gewonnen in de omliggende bossen en vervolgens langzaam gefermenteerd tot wijn, dat nu verkocht wordt onder de naam Sav Glöd.

AAN HET WATER

De volgende ochtend vervolgen we onze treinreis richting Storuman, de eerste stop in Zweeds Lapland. Dit is weer 5,5 uur treinen. We passeren een voormalige gevangenis in Ulrikfors. ‘Ooit bedoeld voor lichte criminelen die hier vrij in en uit konden lopen’, vertelt onze nieuwe gids Per, ‘waardoor het ook wel het eerste Zweedse “hotel” wordt genoemd.’ Onderweg maakt de trein een lunchstop bij station Vilhelmine Norra. Bij restaurant Bergmans staat de lokaal gevangen *arctic char*, een zalmsoort, op de kaart.

Als we in Storuman aankomen, vinden we aan het meer, op nauwelijks 10 minuten lopen vanaf het monumentale houten stationnetje uit 1916, Storumans Camping. Hier kun je overnachten in een reusachtige tent (*tentipi kåta*), maar wij boeken een relaxte blokhut aan het water. We pakken de fiets en klimmen via de Björn Ferry-weg, vernoemd naar de beroemde bi-atleet en wereldkampioen uit deze regio, de Stenseleberget op. De klim is pittig, maar op de top wachten een wijds uitzicht tot aan de Noorse bergtoppen en Zweedse lekkernijen die de pijn direct verzachten.





OVER DE POOLCIRKEL

Vanaf Storuman boemelen we de volgende middag verder richting Jokkmokk. Dit is het langste deel van onze reis: 6,5 uur, 330 km, dwars door Lapland vol uitgestrekte berken- en naaldbossen, moerassen, vennen en heidevelden. Dit is het land van de Sami, die hier met hun rendieren in de natuur leven. Het spoor kruist vele rivieren die van de Scandinavische bergketens naar de Oostzee lopen. We passeren het kleinste stationnetje van Zweden in Buddnakk. Veel meer dan een toilethokje is het niet.

Een paar kilometer ten zuiden van Jokkmokk kruisen we de poolcirkel, wat letterlijk een hoogtepunt is. De locatie van de parallel is aan beide kanten van de route aangegeven met witgeschilderde stenen, witte paaltjes en een groot bord. Helemaal correct liggen deze niet, verraaft de gids. 'De cirkel verschuift jaarlijks namelijk enkele meters.' Opeens horen we het snerpende geluid van de treinhoorn. In de verte staan tientallen rendieren gemoedelijk te grazen op de rails, en het getoeter





lijkt daar weinig aan te veranderen. Machinist Nino rijdt stapvoets dichtbij en zet de trein stil. Pas als de rendieren het spoor verlaten, zet hij de trein weer in beweging. ‘Je moet hier de hele tijd op je hoede zijn’, vertelt Nino. ‘Er steekt hier van alles over. Vorige week hebben we een lynx gespot en soms zie je ook een beer. De meeste dieren rennen weg, maar rendieren zijn niet wild en niet tam. Ze hebben een eigenaar.’ Naar het schijnt moet de Inlandsbanan een boete aan de Sami betalen als er per ongeluk toch een wordt overreden.

EENZAAMHEID

Het is iets na achten in de avond als we in Jokkmokk aankomen, maar aan het licht te zien lijkt het nog wel midden op de dag. De zon gaat in deze periode slechts twee uurtjes onder. We

zijn de enige reizigers die hier uitstappen. Zodra de trein uit het zicht is verdwenen, valt er een onwerkelijke stilte over ons heen. Jokkmokk is een gemeente met zo’n 5000 inwoners die op een slordige 18.000 km², bijna de helft van Nederland, wonen. Nu pas wordt ons duidelijk wat voor waanzinnige afstanden we hebben afgelegd. De leegte en eenzaamheid voelen; dat is precies wat eigenaar Björn van het Peace & Quiet Hotel zijn gasten wil laten ervaren. De lokale ondernemer heeft een bewogen verleden. Als berggids in Oostenrijk en trainer van speciale eenheden bracht hij elf jaar lang zo’n tweehonderd dagen per jaar door in de Zweedse wildernis. ‘Ik leerde militairen 24 uur lang in eenzaamheid overleven in de bossen. Later vroeg ik me af hoe ik deze vorm van ‘soft adventure’ kon overbrengen aan



‘normale’ mensen. Zo ontstond het idee voor een hotel met comfortabele cabines op een houten vlot in het water, volledig omringd door de ongerepte wildernis van Zweeds Lapland.’

IRON ORE LINE

Na de stop in outdoormekka Jokkmokk is het nog zo’n anderhalf uur naar Gällivare, het eindpunt van de Inlandsbanan. Na een heftige dag in Jokkmokk – ’s ochtends een duik in de rivier, een fietstocht door de bergen en wildzwemmen in rivier Pärälven – is het bijna een verademing dat we hier alleen maar overnachten om over te stappen. Grand Hotel Lapland ligt comfortabel direct naast het station. In de jacuzzi op het dakterras komen onze spieren tot rust. De volgende ochtend stappen we op de Iron Ore

Line (Malmbanan), de legendarische ijzerertsroute die het Zweedse Kiruna verbindt met het Noorse Narvik en Luleå aan de Botnische Golf. Kiruna, de noordelijkst gelegen stad van Zweden, kent een bijzonder verhaal. Dit stadje, dat in 1890 door mijnwerkers bovenop Kirunavaara, de grootste ijzererts mijn ter wereld, werd gesticht, dreigde letterlijk door de eigen mijnen verzwolgen te worden. Toen aan het begin van deze eeuw bleek dat de ijzererts winning een scheur recht onder het stadscentrum had veroorzaakt, werd besloten het stadje grotendeels af te breken en vier kilometer te verplaatsen.

Al in de zeventiende en achttiende eeuw was men op de hoogte van het bestaan van ijzererts in deze afgelegen streek. De uitdaging was om deze ‘rijkdom’ naar bewoonde gebieden te vervoeren.



Dat gebeurde jarenlang op verschillende manieren, waaronder met rendieren en boten. Totdat in 1902 de Iron Ore Line werd geopend, die het ijzeren goud per spoor naar de haven in Narvik kon vervoeren. Tot op de dag van vandaag wordt de lijn voornamelijk voor ijzererts gebruikt en de kans dat je er tijdens je verblijf een tot wel 800 meter lange ijzerertstrein voorbij dendert is honderd procent. Een bijkomend voordeel is dat het afgelegen gebied ook voor toeristen bereikbaar werd.

LAPPORTEN, DE POORT NAAR LAPLAND

Na Kiruna volgt de spoorlijn over een afstand van 50 km de zuidelijke oevers van het magische gletsjermeer Torneträsk. Aan boord bevinden zich veel hikers die in Abisko de trein verlaten om dagenlang door het Abisko National Park te dwalen, over de beroemde Kungsleden (Koningsroute) of Navy Trail. Deze voormalige bevoorradingsweg tijdens de bouw van de spoorlijn, is nu in gebruik als hiking trail. Ook wij maken hier een tussenstop, want hiken tijdens de midzomernacht stond altijd al hoog op ons lijstje.

Een stoeltjeslift brengt ons naar het Aurora Sky Station, op 900 meter hoogte. Vanaf daar lopen we naar de top van de Nuolja op 1164 meter. Na een paar uur wandelen zien we het fenomenale uitzicht over Torneträsk, Lappporten (‘de poort naar Lapland’) en de Noorse bergen. 120 jaar geleden, na de opening van de spoorlijn, kwamen mensen al helemaal uit Stockholm voor dezelfde ervaring. Maar toen was er nog geen kabelbaan, waardoor de tocht naar deze plek ruim twee dagen duurde. Voor veel mensen was het letterlijk een hoogtepunt in hun leven, ze liepen in hun beste kleding omhoog.

EINDPUNT: NARVIK

Ons laatste traject voert ons naar Riksgränsen, op de grens met Noorwegen. Riksgränsen is een paradijs voor hikers, mountainbikers en kajakkers. In de winter verandert het in een legendarisch skiresort. Het is ook de plek waar de enorme locomotieven van de ijzerertstreinen werden onderhouden, waar de stoomreuzen hun water en kolen ‘tankten’. Dit gebeurde een draaischijf: een ronde

kuil met daarin een draaibare brug die aangesloten werd op meerdere sporen. Sinds 2018 staat hier een hotel: Niehku Mountain Villa (niehku is ‘droom’ in het Sami). Vanaf Riksgränsen begint de afdaling naar de kust. Dit traject, de Ofoten-lijn, is de noordelijkste spoorlijn van Noorwegen en een van de meest indrukwekkende, met rails die zich vastklampen aan kliffen hoog boven het Rombaksfjord. Als we uiteindelijk Narvik binnenrijden, meer dan 1600 km van ons beginpunt, voelt het alsof we aan het einde van de wereld zijn beland. Maar Narvik is verre van verlaten. De diepe, ijsvrije haven van de stad met ongeveer 15.000 inwoners was cruciaal

voor de ijzererts-handel en tijdens de Tweede Wereldoorlog was de stad het toneel van hevige gevechten. De Slag om Narvik in 1940 was een van de belangrijkste zeeslagen in het begin van de oorlog en het Narvik Oorlogsmuseum vertelt het verhaal op een boeiende manier. Daarnaast is Narvik ook een toegangspoort tot de bergen. Een kabelbaan stijgt rechtstreeks vanuit de haven naar de hoogten boven de stad en biedt een prachtig uitzicht op de Ofotfjord en de omringende bergen. We brengen onze laatste avond door aan de waterkant, kijken naar het licht dat over de fjord verschuift en denken na over onze lange reis door deze afgelegen uithoek van Europa.

ZO ZIET DEZE REIS ERUIT

Begint bij Stockholm Centraal, Zweden
Eindigt bij Riskgränsen, Zweden of Narvik, Noorwegen

Railtrip
Hamburg is vanaf Amsterdam te bereiken met 1 overstap in Osnabrück (5 uur), en vanaf Brussel met 1 overstap in Keulen (6,5 uur). Vanaf Hamburg rijden rechtstreekse nachttreinen naar Stockholm (12 uur) of Intercity-verbindingen met 1 overstap in Kopenhagen.

Stockholm – Mora, 4 uur
Mora – Ostersund, 5 uur
Ostersund – Storuman, 7 uur
Storuman – Jokkmokk, 6 uur
Jokkmokk – Gällivare, 1,5 uur
Gällivare – Abisko, 3 uur
Abisko – Riksgränsen, 1 uur
Riksgränsen – Narvik, 1 uur

Vanuit Narvik rijdt een nachttrein terug naar Stockholm (18 uur), of pak de bus naar Bodø in Noorwegen en vervolgens de Nordlandsbanan naar Trondheim en Oslo.

Reisduur
Minimaal twee weken, maar drie weken is beter. De afstanden zijn enorm en er zijn veel plaatsen die ideaal zijn voor wandelen of andere outdooractiviteiten. Op sommige stukken kun je van station naar station wandelen.

Beste reistijd
De trage treinen van de Inlandsbanan rijden alleen in de zomer (10 weken, van juni tot augustus). Abisko, dat je ook met een rechtstreekse nachttrein vanuit Stockholm kunt bereiken, is een goede plek om het noorderlicht te bekijken. Wildkamperen is toegestaan in Zweden, maar wees gewaarschuwd: de zomer is het hoogseizoen voor muggen, vooral in Lapland.

Tickets & reserveringen
We reisden met een Interrail Global Pas (15 reisdagen in één maand), die geldig is voor de hele reis, dus ook voor alle treinen vanuit Nederland of België naar Stockholm. Reserveren is verplicht vanaf Kopenhagen (Hamburg-Kopenhagen alleen in de zomer). Op de Inlandsbanan rijdt er slechts één trein per dag in noordelijke richting bij elke halte, reserveren is verplicht.



02 DUITSLAND — ZWITSERLAND



KEULEN — OBERALPPAS

Naar de bron van de Rijn

Ga ergens tussen Rotterdam en Bazel aan de oever van de Rijn staan en je ziet een rivier in volle werking. Lange, diepliggende Rijnaken varen stug tegen de stroming in, grote passagiersboten varen voorbij, het is een rivier met een missie. Het is moeilijk te geloven dat deze krachtige waterweg begint als een beekje in de Alpen, klein genoeg om over te steken zonder natte voeten te krijgen.



De reis die we gaan maken, is al sinds de negentiende eeuw een klassieke Europese route, toen stoomboten en spoorwegen het Rijndal voor het eerst toegankelijk maakten voor reizigers. De kastelen, kliffen en met wijnranken begroeide hellingen langs de rivier stonden gelijk aan romantisch reizen. Dichters en schilders bezongen het, de eerste toeristen stroomden ernaartoe en decennialang was het de enige manier om door Duitsland naar het zuiden te reizen.

Tegenwoordig nemen de meeste mensen een hogesnelheidslijn. Sinds 2002 racen sneltreinen in slechts één uur van Keulen naar Frankfurt, waarbij ze de rivier volledig omzeilen. Dat is natuurlijk efficiënt, maar de langzamere route langs het water is veel mooier. En als je wilt begrijpen waarom de Rijn zo lang zo'n grote inspiratiebron

is geweest, moet je de rivier vanaf de oude spoorlijn bekijken.

KEULEN: DE BREEDSTE PLEK VAN DE RIJN

We beginnen in Keulen, waar de rivier het indrukwekkendst is: bijna een halve kilometer breed en snelstromend door het hart van de stad. Vlak voordat onze trein Keulen Hauptbahnhof binnenrijdt, passeert hij de Hohenzollernbrug, de drukste spoorwegovergang van Duitsland. Door het raam zien we de Keulse Dom boven het water uitsteken, met zijn zwartgeblakerde stenen en hoge torenspitsen.

Een tussenstop in Keulen is minimaal een paar uur waard, soms zou je willen dat je eindeloos de tijd had. Vandaag gaan we alleen even naar de Dom. We laten onze bagage achter in de kluisjes



op het station en lopen er rechtstreeks heen. Dit is het meest bezochte monument van Duitsland en een van de hoogste kerken ter wereld. Een gotisch meesterwerk dat meer dan zes eeuwen in beslag nam om te voltooien. Het zandsteen is donker geworden door eeuwen van roet en vervuiling, waardoor het een sombere, oude uitstraling heeft. Binnen is dat geheel anders. Als je in het schip staat en omhoogkijkt, begrijp je waarom mensen hier al generaties lang op pelgrimstocht komen.

DOOR DE WIJNDALEN

Er rijden elk uur meerdere treinen langs de Rijn naar het zuiden. We hebben geen haast, dus we stappen uit waar we willen. In Bonn staat het geboortehuis van Beethoven op vijf minuten lopen van het station. Het pand is nu een museum gewijd aan zijn leven en muziek. Bij Remagen

steken de overblijfselen van de Ludendorffbrug uit in het water, een herinnering aan maart 1945, toen Amerikaanse troepen de brug veroverden. Een klein museum vertelt het verhaal. In Andernach kun je uitstappen om 's werelds hoogste koudwatergeiser te zien, die wel 60 meter de lucht in spuit. Het is meer een curiositeit dan een spektakel, maar toch de moeite waard om even te stoppen.

Alle treinen op dit traject komen uiteindelijk in Koblenz aan, waar de Moezel uitmondt in de Rijn bij een puntige landtong genaamd Deutsches Eck. Op het puntje staat een bronzen standbeeld van keizer Wilhelm I te paard. We lopen naar de plek waar de twee rivieren samenkomen en nemen vervolgens de kabelbaan naar de vesting Ehrenbreitstein voor een van de mooiste uitzichten over de hele vallei.



Vanuit Koblenz reizen we een stukje langs de Moezel richting Trier. Het eerste deel naar Cochem is een van de mooiste stukken spoorweg van Duitsland. Het volgt de bochten van de rivier en passeert steile wijngaarden, middeleeuwse dorpjes en kastelen op rotsachtige richels. De Romeinen plantten hier 2000 jaar geleden de eerste wijnstokken en tegenwoordig produceren meer dan 5000 wijnboeren zo'n 70 miljoen liter wijn per jaar, vooral Riesling. We stoppen in het dorpje Winningen voor een glas wijn, voordat we terugkeren naar de Rijn.

KASTELEN, KLIFFEN EN DE LORELEI

Ten zuiden van Koblenz ligt het Boven-Midden-Rijndal, een Unesco Werelderfgoedlocatie waar de rivier door een smalle kloof tussen steile, beboste heuvels stroomt. De trein rijdt zo dicht langs het water dat we de stroming tegen de boeg van voorbijvarende schepen kunnen zien. Bijna zestig kastelen liggen verspreid over de heuveltoppen, sommige omgebouwd tot hotel.

Net voorbij St. Goar passeren we de Lorelei, een 132 meter hoge leisteeklif die uittorent boven een van de smalste en meest verraderlijke stukken van de Rijn. Eeuwenlang waren zeelieden bang voor deze plek: de stroming versnelt, de rivier versmalt en onder het wateroppervlak liggen verborgen rotsen op de loer. Uit dat gevaar ontstond een mythe. Het gedicht uit de negentiende eeuw van Heinrich Heine over de sirene die zeelieden naar hun ondergang lokt, is de bekendste versie, maar de legende is nóg ouder.

De treinen stoppen regelmatig langs deze route. We stappen uit in Bacharach, een klein stadje met vakwerkhuisen en geplaveide straatjes dat al eeuwenlang onveranderd lijkt. Bingen en Oberwesel zijn al even charmant en vormen elk een goede uitvalsbasis voor wandelingen door de omliggende wijngaarden. Wijnliefhebbers moeten zeker eens kijken naar de wijngaarden van Bopparder Hamm, waar op de terrassen langs de rivier misschien wel de beste Rieslings van de vallei worden geproduceerd. Beschut door de Hunsrück-heuvels staan in dit microklimaat al duizenden jaren wijnstokken. We kopen een fles bij een klein landgoed vlak bij het spoor en stoppen die in onze tas.

VAN MAINZ NAAR HEIDELBERG

Waar de Rijn en de Main samenkomen, ligt Mainz: een oude stad met een levendig, modern centrum. Het is de wijnhoofdstad van Duitsland, maar de stad is vooral beroemd vanwege Johannes Gutenberg. Vlak bij de Liebfrauenplatz ligt het Gutenberg Museum, gewijd aan de man die



de losse letters uitvond en daarmee de loop van de geschiedenis veranderde. Binnen staan vroeger drukpersen, bakken met metalen letters en prachtig bewaarde voorbeelden van gedrukte boeken, waaronder pagina's uit de Gutenbergbijbel. Het is een klein maar fascinerend museum, waar je beseft hoe radicaal Gutenbergs idee eigenlijk was.

Vanuit Mainz rijden sneltreinen rechtstreeks naar Bazel en verder in Zwitserland, parallel aan de Rijn, maar niet langs de oevers. Wij kiezen daarom voor de langzamere route door het Zwarte Woud. Dat betekent dat we de rivier een tijdje achter ons laten, maar de beloning is groot. Heidelberg ligt op minder dan een uur en is veel te mooi om over te slaan.

Heidelberg kwam vrijwel ongeschonden uit de Tweede Wereldoorlog. Een zeldzaam geluk dat ervoor zorgde dat de oude binnenstad grotendeels intact bleef. Tegenwoordig is het een van de charmantste steden van Duitsland: rode daken, smalle straatjes en renaissancegevels langs de oevers van de Neckar. We nemen de kabelbaan naar de kasteelruïnes, die indrukwekkend en sfeervol zijn en een prachtig uitzicht over de vallei bieden. Daarna volgen we de Philosophenweg, een rustig pad langs de heuvel waar Goethe en talloze anderen ooit hebben gewandeld. Het panorama over de oude stad is de wandeling meer dan waard.

IN HET ZWARTE WOUD

Vanuit Heidelberg is het een korte rit terug naar Karlsruhe, waar we aan boord gaan van de Schwarzwaldbahn. Deze dubbeldeks regionale trein volgt een van de mooiste spoorlijnen van Duitsland, langs de noordelijke rand van het Zwarte Woud. Als we vertrekken, opent het landschap zich vrijwel onmiddellijk. In het westen strekt zich het Rijndal uit, in het oosten rijzen in de verte de donkere bergkammen van het Zwarte Woud op. Op heldere dagen kun je helemaal tot aan de Vogezen in Frankrijk kijken.



