

Op verkenning in het centrum en oosten van Duitsland

Thüringen en Saksen, twee boeiende regio's

Duitsland heeft de toeristen erg veel aan te bieden. Je kunt er op citytrip naar Berlijn of Keulen of de Hanzesteden. Je kunt er ook een cruise maken op de Rijn, wandelen in het Zwarte Woud of skiën in de noordelijke Alpen. Ook de meer oostelijk gelegen deelstaten zijn echter een bezoek waard. We trekken naar Saksen, maar houden onderweg eerst halt in Thüringen.

Erfurt, het midden van Duitsland

In 1948 werd de hoofdstad van Thüringen, dat zichzelf "das Grüne Herz Deutschlands" noemt, verplaatst van Weimar naar Erfurt. Deze stad telt tegenwoordig ruim 200.000 inwoners. Erfurt liep relatief weinig oorlogsschade op. De Barfüsserkirche werd wel verwoest. De kerk werd niet heropgebouwd, maar is nu een oorlogsmonument in handen van het Angermuseum. Het museum zelf, dat o.a. schilderijen van Lucas Cranach – portretschilder van Maarten Luther – bevat, bevindt zich aan de Anger: Erfurts belangrijkste marktplein en winkelstraat, gedomineerd door de tram. Je kan er alle richtingen uit, want de 6 tramlijnen komen er samen. Lijn 2 van Ringelberg naar P+R Messe is de voornaamste oost-westas. Lijn 4 komt uit het zuiden (Wiesenhügel), maar gaat dan eveneens westwaarts, waarbij ze even flirt met lijn 2. Lijn 4 gaat echter naar Bindersleben, en biedt zo een snelle verbinding tussen het centrum en de luchthaven. De lijnen 1, 3, 5 en 6 bieden vooral in noordelijke en zuidelijke richting reismogelijkheden. Tegenwoordig worden lagevloertrams van Duewag (intussen opgegaan in Siemens) en Combino-tramstellen van Siemens ingezet. Net als bij De Lijn in Vlaanderen wordt op meterspoor gereden.



In Erfurt zorgt tram 4 voor een vlotte verbinding tussen luchthaven en centrum

Foto Erik Heylen

De tram van Erfurt kent een rijke geschiedenis die teruggaat tot 1894, toen de eerste elektrische tram de dienst overnam van de paardentram. Doorheen de geschiedenis groeide het tramnet met de stad mee. Opmerkelijk is dat van 1914 tot aan de Wende in 1989 de ticketprijs ongewijzigd bleef: 50 pfennig!

In de jaren 90 drong een modernisering zich op: nieuwe (lagevloer)trams, een nieuw informatiesysteem, vernieuwde haltes. Sinds 1996 spreekt men in Erfurt niet meer van Straßenbahn, maar van Stadbahn: de tram ging volledig gescheiden van het overige verkeer rijden. In de jaren 1997-2007 werd vervolgens het net ook beduidend uitgebreid. Het verhaal gaat nog verder: een nieuw traject door de Puschkinstraße moet een alternatief worden voor de overbelaste Bahnhofstraße. Een stad en een tramnet in evolutie!

Leipzig: grote stad, compact centrum

Ruimer bekend dan Thüringen is Saksen. Dresden en Leipzig wedijveren om de be-

langrijkste stad te zijn in Saksen: Dresden is de officiële hoofdstad, maar Leipzig is net iets groter... Leipzig is voor de cultuurliefhebber een absolute must. In de Thomaskirche kan je nog steeds de motetten horen van het Thomanerkoor, dat ooit J.S. Bach als dirigent had. Het Gewandhaus, het Bach-Archiv, het woonhuis van Mendelssohn, het immens station, de nieuwe, gecontesteerde Sint-Paulus-universiteitskerk... alles ligt er op een zakdoek bijeen. Rondom dit historische centrum ontwikkelde zich een hedendaagse grootstad. 13 tramlijnen verbinden de buitenwijken met het station en het centrum. Een grote vooruitgang voor het openbaar vervoer was de aanleg van de City-Tunnel voor de voorstadstrein. De "S-Bahn Mitteldeutschland" strekt zich nu uit van Halle tot Hoyerswerda en van Dessau tot Zwickau. Dankzij de recente City-Tunnel kan nu ondergronds doorheen Leipzig gereden worden. Er kwamen enkele nieuwe stations, een daarvan pal onder de Markt. De City-Tunnel begint ter hoogte van station Leipzig-Nord en loopt onder het Hauptbahnhof door. In dit kopstation

moesten de sporen 1 tot 6 plaats maken voor de tunnel, waarin nu nieuwe perrons liggen voor de S-treinen. De bouw begon in juli 2003. Bedoeling was dat de tunnel in 2009 af zou zijn, maar het duurde uiteindelijk tot december 2013 voordat de eerste treinen ervan gebruik konden maken. Zeker reizigers uit het zuiden zien het lange wachten nu wel beloofd. De regionale treinen uit de richting Zwickau eindigden vroeger immers in het Bayerischer Bahnhof. Dit voormalige kopstation werd omgetoverd in een ondergronds doorgangstation; bovengronds zie je enkel nog wat restanten van de voorgevel van het

Drukke aan het station van Leipzig

Foto Erik Heylen



vroegere stationsgebouw. De lange-afstandstreinen rijden wel nog om de stad heen. Met een ICE sta je in iets meer dan een uur al in Dresden.

Dresden, het 'Firenze aan de Elbe'

Ook Dresden heeft veel te bieden, zoals de Zwinger, het paleiscomplex uit de 18de eeuw dat nu dienst doet als museum, de Semperoper en de Frauenkirche die in de Tweede Wereldoorlog verwoest werd en pas na de Duitse hereniging weer werd opgebouwd. Bij treinliefhebbers is de regio rond Dresden geliefd omdat er nog enkele smalspoorlijnen met stoomtractie worden uitgebaat, zoals die naar slot Moritzburg. De stoomtreinen rijden niet tot het centrum van Dresden, maar geven aansluiting op het voorstadsnet, dat uit drie S-Bahnen bestaat. Dresden kent ook een uitgebreid tramnet met twaalf lijnen, uitgebaat door de Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB). Lange tijd reden hier Tsjechische Tatra-trams, maar nu maken Flexity-lagevloertrams van Bombardier, gebouwd in Bautzen, de dienst uit. Onder de noemer "Stadbahn 2020" staan nog drie projecten in de steigers om aan de behoeftes van de groeiende stad te voldoen.

Heel opvallend in Dresden is de inzet van twee cargotrams. In 2001 werden die ingevoerd om het vrachtwagenverkeer in het centrum van Dresden te verminderen. De trams brachten enkele malen per dag onderdelen uit het logistieke afdeling van Volkswagen nabij het station Dresden-Friedrichstadt naar de Gläserne Manufaktur nabij de botanische tuin, 5,5 km verder. Deze fabriek met glazen wand werd

speciaal gebouwd voor de productie van de Volkswagen Phaeton, een zeer luxueuze sedanwagen die echter slechts een matig succes kende. In 2016 werd de productie stilgelegd en moest een nieuwe bestemming gevonden worden voor de Gläserne Manufaktur. Sinds 3 april 2017 loopt de elektrische versie van de Golf er van de band, en sindsdien rijden de Cargotrams ook weer. Gewoonlijk wordt met twee trams van telkens twee stuurstandrijtuigen en drie middenrijtuigen gereden, volledig in het blauw uitgerust. Elke tram kan de lading van drie vrachtwagens meenemen.



Kabelbaan naar Loschwitz bij Dresden

Foto Frank Peuteman

De DVB heeft naast het 213 km lange tramnet ook een uitgebreid busnet met 27 lijnen. Wie eens iets anders wil dan een traditionele bus of tram, kan in Dresden ook gebruik maken van de kabeltrein of het "hangend spoor" in de wijk Loschwitz op de rechteroever van de Elbe. Hiervoor moet wel een apart ticketje gekocht worden, maar wie een dagkaartje heeft van de DVB, mag mee aan verminderde prijs.

Nachtbrakers ten slotte kunnen gebruik maken van de 'Gutenachtlinien', die vanaf de Postplatz tot 4.45u. in alle richtingen vertrekken. Op vrijdag en zaterdag wordt om het half uur gereden, de andere dagen om het uur. Op enkele meer afgelegde trajecten rijdt een beltaxi, maar zonder meerkost.

Henk Himpe

De jaarlijkse studiereis van TreinTramBus gaat in 2019 (7 tot 13 april) naar Thüringen en Saksen. We verblijven in Erfurt en Dresden en bezoeken ook Leipzig. Een excursie met de Oberweißbacher Bergbahn of met de Thüringenwaldbahn is eveneens voorzien. Vanuit Dresden is een rondje met een stoomtrein of een daguitstap naar de "Sächsische Schweiz" mogelijk. Interesse? Neem vrijblijvend contact op met het secretariaat (info@treintramabus.be). Wie er op de vorige studiereis in Lombardije bij was, krijgt automatisch een programma en inschrijvingsformulier toegestuurd.

www.thuringengids.nl - www.saksen.info