

Mit der Bahn vom Bodensee nach La Coruña

Spanien gehört wohl zu den beliebtesten Ferienzelen der Mitteleuropäer, und zur Anreise wird fast wie selbstverständlich von Jedermann das Flugzeug benützt, und dies nicht etwa weil das Ziel eine Insel wie Mallorca oder Ibiza wäre. Nein man fliegt auch an die Costa Blanca oder die Costa del Sol, weil es in den Reisebüros so angeboten wird und weil es heute so üblich ist. Üblich ist auch, daß die Anreise nur ein lästiges Übel ist und eine durchfahrene Landschaft bei der Anreise nur das unangenehme Gefühl aufkommen läßt man käme so um wertvolle Zeit am Ziel. Nun: für mich ist die Reise ebenso schön und erlebenswert, wie das Ziel und deshalb benützte ich die Bahn für die Fahrt von meiner Heimatstadt Bregenz nach La Coruña.

Morgens um sieben Uhr brachte uns – meine Freundin Christine und mich - ein Regionalzug in wenigen Minuten über die schweizer Grenze nach St.Margrethen, wo uns wenige Minuten später ein schweizer „Rheintal Express“ nach St. Gallen erwartete. Hier in St. Gallen – ganz nebenbei eine sehr sehenswerte alte Stadt mit einem berühmten Barockkloster und einer noch berühmteren alten Stiftsbibliothek – wartete ein Doppelstock IC mit dem Ziel Genève. Diese Zugverbindung von St. Gallen nach Genève dürfte einer der längsten innerschweizer Zugverbindungen sein. Oftmals wird behauptet der ganze schweizer Bahnverkehr sei wie eine S- Bahn organisiert. Daran ist sicher etwas Wahres. Die 1.Klasse des IC ist zwar bequem, aber anstatt eines Speisewagens führt der Zug für die fast 4,5 Stunden währende Fahrt nur ein kleines bescheidenes Bisto und zusätzlich, wie in der Schweiz üblich, eine fahrbare Minibar.

Um 8.10 Uhr begann die Fahrt. Vom oberen Stock aus hatten wir eine prächtige Sicht auf das Alpenvorland und das Schweizer Mittelland.. Nicht umsonst ist die Schweiz eines der meistbesuchten Urlaubsländer: die abwechslungsreiche Landschaft belohnt den Gast.

Die Ansagen der folgenden Halte des Zuges erfolgten in Deutsch und Französisch und zwar in dieser Reihenfolge und der Schaffner rief beim Betreten des Waggon „Die Billette bitte!“ bis wir kurz vor Fribourg die Sprachgrenze überfahren hatten. Dann erfolgte die Ansage in der umgekehrten Sprachfolge – zuerst französisch und dann deutsch - und

der gleiche Schaffner wie vorhin rief jetzt „ Les billetes, s'il vous plait!“ – eine bemerkenswerte Rücksichtnahme auf die jeweilige Sprachgruppe. Kurz nach 11 Uhr fährt der Zug durch einen Tunnel und unmittelbar danach eröffnet sich ein atemberaubend schöner Blick hinunter auf den Genfer See. Wir fahren fast eine halbe Stunde am Hang hoch über dem See Lausanne entgegen und erreichen Genf kurz nach 12.30 Uhr. Genf ist bei all den hohen Preisen ein schönes Reisziel und Wert besucht zu werden. Da wir Genf allerdings von früheren Reisen her bereits gut kannten legten wir keinen Aufenthalt ein, sondern wählten den TGV nach Montpellier. Dazu mußten wir durch die Paßkontrolle im Bahnhof, denn die Schweiz ist ja kein EU Mitglied. Die Paßkontrolle bestand darin, daß niemand unseren Paß sehen wollte, ja es waren gar keine Zollbeamte am Kontrollschalter zu sehen. Das war wegen der kurzen Umsteigezeit von etwa 10 Minuten sehr angenehm.

Der TGV ist ein schneller Zug und in der 1.Klasse auch bequem. Trotzdem verfügt er über keinen Speisewagen, sondern nur über eine kleine bescheidene Bar mit einem sehr eingeschränkten Speisenangebot. Nun, wir waren trotzdem zufrieden.

Früher verband ein spanischer Talgo-Zug Genève direkt mit Barcelona. Vor einigen Jahren wurde diese Verbindung zugunsten einer bahnsteiggleichen Umsteige Verbindung in Montpellier ersetzt. Der Grund liegt einfach darin, daß der TGV, wo vorhanden, die französischen Neubaustrecken benützen kann und so die Reisezeit spürbar verringert wurde. Vor Einführung des TGV wäre es nicht möglich gewesen in einer Tagesreise vom Bodensee nach Barcelona zu gelangen.

Auf seiner Fahrt nach Montpellier quert der TGV einen Teil der französischen Alpen und fährt anschließend durchs Rhonetal dem Mittelmeer entgegen. Beide Landschaften sind reizvoll, sowohl die hohen schneebedeckten Berge, als auch die lichtdurchflutete Landschaft der Provence, sicher eine der schönsten Gegenden Europas. Etwas mehr als vier Stunden dauert dieser „Dokumentarfilm“, der vor dem Zugfenster abläuft.

Während unser TGV bei der Abfahrt nicht besonders gut mit Fahrgästen besetzt war, kamen wir kurz nach 17 Uhr fast vollbesetzt und pünktlich in Montpellier an. Hier wartete am gleichen Bahnsteig der spanische Neigezug, eben der platzkartenpflichtiger Talgo, ein doch schon in die Jahre gekommener Zug. Nicht daß der Zug schmutzig gewesen wäre,

aber die Spuren der jahrzehntelangen Benützung waren ihm doch deutlich anzusehen. Offensichtlich war der Zug ausverkauft, denn es mußten Reisende abgewiesen werden, da der Talgo ein Triebwagenzug ist, sodaß es unmöglich ist bei Bedarf Waggon anzuhängen, wie es bei lokbespannten Zügen durchgeführt werden kann. Dies ist ohne Zweifel ein großer Nachteil von Triebwagen, die jedoch heute das liebe Kind aller Bahnverwaltungen sind.

Wir hatten unsere Platzkarten bereits Wochen im voraus besorgt und reisten jetzt eben unbesorgt. Keineswegs unbesorgt reiste ein junger Mann aus Osteuropa, der sich mittels seines Handys ungeniert in russisch über gar nicht so feine Geschäfte unterhielt. Denn obwohl Spanien und Frankreich beides Staaten der EU sind und dem Schengen Abkommen unterliegen, fand doch eine Paßkontrolle durch Zivilbeamte statt und die Papiere des jungen Mannes waren keineswegs in Ordnung – er hatte offensichtlich einen Ausweis, der in als Asylant auswies und ihn nicht berechnigte frei nach Spanien einzureisen. Er wurde gezwungen auszusteigen und wurde von den Beamten weggeführt.

Auf der französischen Strecke war, wie in Frankreich üblich, kein Schaffner zu sehen. Ich frage mich immer wieder wofür diese Leute eigentlich bezahlt werden. Es war bereits dunkel als wir die Grenze erreichten, wo unser Zug beim Durchfahren einer Halle automatisch in wenigen Minuten auf die spanische Breitspur umgespurt wird. Nur die Lokomotive wird gewechselt. Nach zwei Stunden Fahrt bereits bei Dunkelheit fahren wir kurz vor 22 Uhr pünktlich in den unterirdischen Hauptbahnhof „Barcelona Sants“ ein. Ein großer Vorteil dieses Bahnhofs ist, daß man mittels Rolltreppe und Lift direkt vor die Rezeption des gleichnamigen Hotels kommt, das direkt über den Geleisen des Bahnhofs errichtet wurde.

So gönnten wir uns einen folgenden, schönen Tag in Barcelona, dieser quirligen und lebenslustigen Stadt. Wir schlenderten durch die berühmte Rambla mit seinen Gauklern, Händlern und Artisten, spazierten an der neuen Hafenpromenade entlang und besichtigten Gaudis Hauptwerk, die Kirche „La Sagrada Familia“ mit dem für den berühmten Künstler so typischen Baustil. Barcelona wurde seinerzeit für die Olymiade sehr schön herausgeputzt und macht jeden Aufenthalt kurzweilig.

Abends bestiegen wir um 19 Uhr den Schlafwagen im „Estrello Galicia“, der uns über Nacht an die Atlantikküste brachte. Spanische

Schlafwagenabteile verfügen meist über eine sehr angenehme Einrichtung: eine eigene Dusche in jedem Abteil.

Nach dem Aufwachen am nächsten Morgen schoben wir die Rollos hinauf und waren erstaunt. Hier sieht Spanien ganz anders als gewohnt aus. Es war grün, das man fast glaubte durch Tirol zu reisen. Galicia, diese ferne spanische Provinz am Atlantik wird durch hohe Gebirge vom Zentrum des Landes getrennt und dieses Gebirge ist wohl die Wetterscheide. Hier werden die Wolken aufgehalten. Hier im Vorfeld der Berge regnen sie aus. Hier ist das grüne Spanien - ein schönes Land. Nachdem wir uns im Buffetwagen ein Frühstück gönnten erreichte unser Zug bei herrlicher Morgensonne das Meer. Pünktlich um 11.20 Uhr fuhren wir in La Coruña ein und quartierten uns im kleinen 2-Stern-Hotel „Avenida“ am Bahnhof ein, das die RENFE, die spanische Staatsbahn den Reisenden empfiehlt. Es ist nämlich so, daß auf den Internetseiten der RENFE man unter dem Stichwort „Estacion“, also Bahnhof, zu jedem solchen Hinweise findet über die Schalteröffnungszeiten, die vorhandenen Serviceeinrichtungen, wie Taxistand oder Tourismusbüro im Bahnhof und eben auch, bei uns undenkbar, auch Hotels in Bahnhofsnähe. Bei uns ist dies deshalb undenkbar, weil unsere Bahnen jedes Interesse an den Kunden verlieren, sobald diese die Bahnhofshalle verlassen haben. Übrigens: in unserem Hotel nächtigten auch unsere Schlafwagenschaffner.

Über La Coruña sollte ich jetzt etwas schreiben, diese bei uns so unbekannt Stadt. Nun, es ist besser Sie besuchen diese Stadt selbst. Die Lage der Stadt an zwei Buchten am Meer ist einmalig, der Sehenswürdigkeiten gibt es viele. Lassen Sie sich überraschen. Sie werden einen Besuch sicher nicht bereuen.

Fast stündlich verbinden Züge in kaum einer Stunde La Coruña mit Santiago de Compostela, dem berühmten Wallfahrtsort. Diesen Tagesausflug sollte man unbedingt unternehmen.

Für die Rückfahrt nach Österreich wählten wir den Tageszug, der um 6.50 Uhr in der Früh La Coruña verläßt und nach einer Fahrt quer durch ganz Spanien um 22.50 Uhr Barcelona erreicht. So erhielten wir auf unserer Rückfahrt einen schönen Einblick in die wechselnde Vielfalt spanischer Landschaften. Dieser Zug mit dem klingenden Namen „Finisterre“ verfügte selbstverständlich auch über einen Speisewagen, sodaß wir das Frühstück gleich im Zug einnahmen und wegen der

günstigen Lage unseres Hotels erst kurz vor der Zugabfahrt aufstehen mußten. Mit Schrecken sah ich dann, daß bei der Abfahrt des Zuges kaum 20 Fahrgäste im Zug saßen. Im Laufe des Tages stiegen dann aber doch mehr Fahrgäste zu. Offensichtlich ist es aber auch in Spanien aus der Mode gekommen Bahn zu fahren. Ich kann das nicht verstehen und ganz im Gegenteil nur dazu ermuntern auch die Bahn für eine Fahrt ans „Ende Europas“ – wie eine Bahnfahrt dorthin im Fernsehen genannt wurde - zu nehmen.

*Die Reise wurde Ende Oktober 2001 unternommen.
Dr. Peter Romen*