

Albrecht Fabian

Meine lange Reise nach Andelot

Es dauerte verhältnismäßig lange, bis ich in unser großes, südwestliches Nachbarland fand. Zugegeben, dem Oberlausitzer liegen Polen und Tschechien um einiges näher, doch hatte ich schon fernere Ziele aufgesucht, als ich im März 2001 zum ersten Male richtig nach Frankreich aufbrach. Schuld daran war mein Kamerad Hans-Georg, der Initiator dieses Heftes. Nun, meine Erwartungen waren ambivalent.

Zum einen gab es da »Die Wasser der Hügel« von Marcel Pagnol, das wunderbare Buch aus meiner Jugendzeit, die einfühlsamen Filme mit Simone Signoret und Jean Gabin, den quiriligen Louis de Funès und seine Abenteuer nicht zu vergessen. Und dann die skurril anmutenden Straßenfahrzeuge unserer Nachbarn! Es gab derer weit mehr, als das »hässliche Entlein« Citroën 2CV oder den unverwüstlichen R4. Nicht von ungefähr warb Rönnoh bei uns lange Zeit mit dem Slogan »Autos zum Leben«. Da das für den sagenhaft durstigen Renault Fuego eher nicht zutrif, wechselte man später trefflich zu »Créateur d'automobile«.

Weiß Gott, warum ausgerechnet die Italiener in Sachen Fahrzeug-Optik die größten Komplimente erhalten, es bleibt mir ein Rätsel. Bei Autos mag das vielleicht noch angehen, bei Lokomotiven müsste ich energisch widersprechen. Von Paul Arzens, dem genialen Gestalter der CC 72000 und anderer SNCF-Spezialitäten aus dem Hause Alsthom wusste ich zwar noch nichts, doch war die französische CC 40100 schon als Kind für mich die schönste Ellok der Welt. Leider würde ich die gertenschlanke Mehrsystem-Dame nunmehr ebenso wenig in Aktion erleben können, wie den uralten »Picasso«-Triebwagen – zu spät, vorbei. Einen nahen Verwandten fand ich allerdings im Oktober 2000 im schweizerischen La Chaux-de-Fonds vor: »Lyon-Vaise« stand dran und das Kürzel XABD 2878. Das könnte was werden...

Eher skeptisch hingegen war ich ob meines Daseins als deutscher Landsmann. Ich bekam das zu spüren, als ich 1996 mit dem »Eier-Franz« von Miami nach Paris flog. Obwohl wir uns beide sehr höflich auf Englisch verständigten, wurde mein amerikanischer Sitznachbar von der Air France-Stewardess aufmerksam nach seinen Wünschen zum Mittagessen befragt, während ich irgendwann bekam, was übrig blieb. Mein Zungenschlag hatte mich wohl verraten. Vor Jahren weilte meine Schwester einige Wochen in Paris, um sich etwas in der Sprache unserer Nachbarn zu üben. Paris, Ile de France, was für eine Stadt! Nachdem Kost und Logis bezahlt waren, beschränkte sich Kommunikation mit der Gastfamilie vor allem auf den Empfang von Verhaltensregeln, zum Beispiel, wie man einen Tetrapack richtig gefaltet im Müll entsorgt. Paris hab ich bis heute gemieden. Viele Franzosen tun das offenbar auch. Das »Leben wie Gott in Frankreich« spielt sich in der Provinz ab. Nicht grundlos sollten binnen eines Jahres noch zwei weitere umfangreiche Touren folgen. Frankreich als Gesamterlebnis. Fast.

Es ging nicht gut los. Fahr Eisenbahnen fotografieren, wenn Lokführerstreik ist! Meine ersten X 2800 in ihrem Heimatlande erlebte ich deshalb nicht auf Strecke, sondern im Dépôt Besançon. Nach der Fotorunde wohnten wir der für die folgende Woche verhängnisvollen Urabstimmung bei – und wurden prompt zum



Umtrunk ins Streiklokal eingeladen. Ein Kollege hatte Vorfahren aus dem Elsass, was der Verständigung sehr zugute kam. Mental war ich also angekommen. Ein erstaunliches Phänomen zeigte sich auf den Bahnhöfen. Obwohl es an den Anzeigetafeln nur hinter sehr wenigen Zugnummern blinkte und sich die Mehrzahl der Reisenden umsonst eingefunden hatte – es gab keinerlei Tumult. Auch beim Blick in die abendlichen Nachrichten gewann man den Eindruck, dass sich unsere Nachbarn keineswegs über ihr mittelgroßes bis unerträgliches Unglück beschwerten, sondern heimlich stolz auf die Lokführer waren. Etwa nach dem Motto: Endlich macht mal wieder jemand was!

Schon bei der zweiten Tour, bei der es dann ordentlich rollte, war zu erkennen, dass uns der Streik ein einmaliges Geschenk beschert hatte. Die Firma Alsthom hatte sich nämlich nicht nur längst des »h« im Namen und damit wohl auch ihrer einst so glorreichen

Simone, Werner und ich als Fotograf – glücklich wieder in St-Claude angekommen! Nicht ganz ohne Hintertersinn schiebt sich nebenan in diesem Moment mit X 2878 meine erste Bekanntschaft aus La Chaux-de-Fonds ins Bild.
(10.10.2002)

Wer möchte da nicht einsteigen? Blick in den bequemen Fahrgastraum 2. Klasse des X 2837.
(09.09.2001)



Designerabteilung entledigt; die gesamte SNCF schien gerade dabei zu sein, sich von allen guten Geistern zu verabschieden, zumindest was das Aussehen der Triebfahrzeuge betraf. Die knallbunten »Fret«- und »En voyage«-Klebefolien waren schon gedruckt, aber noch nicht in die Öffentlichkeit entlaufen. Die riesigen Betriebswerke – Dijon-Perrigny, Lyon-Vaise, Vénissieux und gar das imposante, festungshafte Chalindrey – alle waren vollgestopft mit altfarbenen Lokomotiven und Triebwagen.

Nicht nur aus ästhetischen Gründen war es allerhöchste Eisenbahn für Frankreich-Touren. Die letzten aufrechten Paris-Verweigerer der SNCF standen vor ihrer endgültigen Ablösung durch gesichtslose Zeitgeistfahrzeuge, welche wir wenig respektvoll »Plastic Bertrand«, »Darm« oder »Rutschbahn« nannten. Den Paris-Verweigerer muss ich erklären. Da Frankreichs Eisenbahnwelt gnadenlos auf die Hauptstadt zentriert ist, haben es durchgehende Querverbindungen im Inland schwer. Um etwa von Lyon nach Bordeaux oder Limoges zu gelangen, muss etliche Male kopfgemacht werden. Zudem werden Nebenstrecken ohne Fahrleitung befahren (oft mit 140 km/h!) – kurz gesagt, klassische Schnellzugkompositionen sind unzweckmäßig.

In dieser Nische hielten sich die letzten der legendären RTG-»Turbotrains«. Diese schon seit längerem weltweit einzigen Vertreter des Gasturbinenantriebes beschallten hier mit ihrem unvergleichlichen Dröhnen die Ausläufer des sonst eher beschaulichen Zentralmassivs. Eine Fotoverfolgung war selbst beim Kopfmachen hoffnungslos; den Richtungswechsel schafften die angerosteten RTG, wie z.B. in Gannat, in vier Minuten. Der automobile Eisenbahnfreund in mir, gewöhnt an eine umfangreiche Bilderausbeute, ließ erstmals Neid auf die zugfahrende Fraktion erkennen.

Auf den Schlängelstraßen des Zentralmassivs von A nach B zu gelangen, kann ein sehr zeitraubendes Unterfangen sein. Doch, oje, ein Blick ins SNCF-Kursbuch, zu damaliger Zeit noch existent und

mehrmals jährlich in drei bis vier sündhaft teuren Teilen erhältlich, muss auch die Bahnfahrer frustriert haben. Indicateur Horaires, oder einfach »Le Märchenbuch«, bot ellenlange Tabellen, auf denen ein und derselbe Zug mit über zehn Varianten an allen möglichen einzelnen Verkehrstagen aufgeführt sein konnte. Unzählige Fußnoten rundeten das Werk zu einem wissenschaftlichen Kompendium ab, bei welchem die Alltagstauglichkeit im Wortsinne auf der Strecke blieb.

Als abschreckendes Beispiel sei die KBS 461 von Bourges über Montluçon nach Ussel genannt, welche sich im Ganzen über fünf Seiten hinzog. Der Abschnitt von Montluçon-Ville bis Ussel, der einen Gesamtbetrieb mit X 2800 und CC 72000 verhiess, offenbarte dem verdutzten Leser unterm Strich je einen täglichen Triebwagenzug pro Richtung (ausgerechnet mit Kreuzung auf halbem Wege), ein Werktagsspärchen Montluçon-Ville – Auzances sowie freitags einen Schnellzug von und sonntags einen nach Paris. Das war alles. Daher erwies sich der gummbereifte Untersatz nicht nur bei der Wahl der Züge und Fotomotive, sondern auch bei der Suche von Übernachtungen letztlich doch als zweckmäßig. Besonderheiten galt es aber auch hier zu beachten. An einige landestypische Rituale, wie die auch bei Tankstellen eisern eingehaltene Mittagsruhe, hatten wir uns bereits gewöhnt. Neue lernten wir kennen. So dient der Sonntag auf dem Lande einem weitverbreiteten Hobby, der Jagd. Wenn es denn sonntags lustig in den Wäldern geknallt hatte, fanden sich montagmorgens etliche der zielwassergesteuerten Jagdmobile in den Straßengraben wieder. Selten mit wirklichen Schäden; wenn doch, dann leicht zu reparieren. Autos zum Leben.

In besonderer Erinnerung blieb mir der Abend in einem Landgasthof in Capdenac am Flüsschen Lot. Das Etablissement bot einige gemütliche Zimmer. Deren Türen schlossen nicht mehr richtig, weil sich das Holzhaus etwas verzogen hatte. Für uns Biertrinker (!) fuhr das betagte Gastwirthehepaar zum Abendbrot das leckerste Menü auf. Zum Abschluss wurde eine Riesen-Palette FROMAGE gereicht. Nur Deutsche kön-



X 2827 und 2825 bildeten am 10.10.2002 den 95513 von Andelot zurück nach St-Claude. Beim Kopfmachen in Morez ließ man mir Zeit für dieses Foto.



Blick hinab auf Morez. Kurze Zeit zuvor waren wir von rechts kommend über den Viadukt in den Bahnhof eingefahren, um ihn nach links wieder zu verlassen. Minuten später hatte unser X 2896 schon deutlich an Höhe gewonnen.

Klein, aber fein ist die Führerkabine des X 2896. Vom Gepäckabteil aus konnte man unserem netten Kollegen gut auf die Finger schauen.

nen etwas so Leckeres uninspiriert KÄSE nennen. Aus irgendeinem Grunde bin ich nicht geplatzt. Wen wundert es, im »Massif Central« fand ich mein Traum-Frankreich.

Dennoch, eine unerfüllte Sehnsucht blieb. Mittlerweile war ich im Jura angekommen, es war Anfang September 2001. St-Claude, gleich sechs X 2800er bettelten förmlich um meine Aufmerksamkeit. Im XABD 2837 habe ich lediglich probegessen. Schön bequem, nicht nur in der 1. Klasse. Sollte das alles gewesen sein?

Aus völlig unerwarteter Richtung kam das Signal. Mit meinen Freunden Simone und Werner, die eigentlich mit Eisenbahn nichts am Hut haben, war ich ein gutes Jahr später in Südtirol zum Bergwandern. Dem Landkartenstudium für den Nachhauseweg entsprang der entscheidende Impuls. »Du hast uns was von alten, französischen Triebwagen und riesigen Viadukten nahe der Schweizer Grenze vorgeschwärmt!« Das hatte ich wohl. Der besagte Ort hieß Morez und zeichnete sich dadurch aus, dass sich oberhalb des Bahnhofes die Viadukte förmlich stapelten. Morez war tatsächlich kaum abseits unseres geplanten Heimweges gelegen - nur: Ob die beiden das auch wirklich ernst meinten?

Durchaus! Was jedoch würde das Märchenbuch zu einer kleinen Jura-Rundfahrt sagen? Damit es sich wirklich lohnt, sollte es über 72 Kilometer von St-Claude nach Andelot gehen, mit Kopfmachen in Morez. Die passenden Züge gab es tatsächlich: 95512 St-Claude ab 08.06, Morez 08.32/42, Andelot an 09.39. Mit dem 95513 wäre man gegen 11.36 wieder in St-Claude zurück. Allerdings standen die Chancen auf Realisierung nur 1:7. Die Probleme hießen »Kringel-C« und »Kringel-B«; 95512 verkehrt So bis Fr, 95513 nur an Wochenenden. Jetzt das Wunder: Unser Tag war ein Sonntag!

Und so nahmen wir an jenem denkwürdigen Sonntage im XABD 2896 Platz! Während sich der Bahnhof von





»Bonjour, Mesdames et Messieurs!«
(St-Claude, 09.09.2001)

Frank Timmermann (†) hatte schon viel eher als ich diesen wunderbaren Ort entdeckt.
(Morez, 17.03.1990)

St-Claude auf 440 Metern noch tief unten im Tale befindet, säumen bereits über 1000 Meter hohe Gipfel die Szenerie. Auf den folgenden 23 Kilometern bis Morez, die der X 2896 ohne Halt durcheilte, klettert die Strecke schon mal bis auf 735 Meter. Erstmals dramatisch wurde es bei der Einfahrt in den Bahnhof von Morez, wo wir den untersten der sich »stapelnden« Viadukte passierten. Die zehn Minuten Wendehalt eigneten sich gut für ein Foto, obgleich die Sonne

sich nicht im rechten Augenblick zeigen wollte.

Dafür hatte unsere SNCF-Mannschaft sofort erkannt, dass Liebhaber ihrer Haus- und Hofstrecke unter den Reisenden waren. Ohne viel Federlesen fanden wir uns auf den Notsitzen im Gepäckabteil neben der engen Führerkabine wieder, was uns eine hervorragende Sicht auf den nun folgenden, atemberaubenden Streckenabschnitt verschaffte. Morbier, der nächste Haltepunkt, liegt zwar nur einen Steinwurf von Morez entfernt, der Zug muss dahin jedoch fünf Kilometer in sieben Minuten zurücklegen. Weiter nach St-Laurent (mein Atlas gibt 908 Höhenmeter an), wird der längste Tunnel der Strecke durchfahren.

Insgesamt wurde es knapp zwanzig Mal auf diese Art zappenduster. Da unser X 2896 über 850 Pferdestärken verfügen konnte und das Gleis sich in Bestform befand, glich die Fahrt stellenweise einem rasanten Balanceakt über Brücken und Stützmauern. Das herbstliche Laub tat das Übrige, um uns diese Fahrt unvergesslich zu machen. Als wir schließlich in Andelot aus dem Triebwagen aussteigen mussten – er wendete und fuhr nach Dole-Ville weiter – gab es vom lachenden Zugführer noch einen Abschiedsgruß mit mehreren schwungvollen Verbeugungen. Reisen wie Gott in Frankreich.

Zurück nach St-Claude brachten uns X 2825 und 2827. Wir hatten in den gemütlichen Sitzen Platz genommen und konnten dank öffnungsfähiger Fenster den Kopf noch einmal richtig in den Fahrtwind halten. Ich war selig, das große Ziel war erreicht. Schon bald darauf liefen die Uhren der X 2800er ab. Heute würde mir zum Gesamterlebnis Frankreich etwas Entscheidendes fehlen. ◀

