

Panne, blockierter Zug und Ausfall als Auftakt

Mit SBB-, französischen und englischen Zügen unterwegs

Von Hans Bosshard

Bei mehr Zügen und weniger Unterhalt empfiehlt sich für grössere Bahnreisen die Konsultation der Störungs-Meldungen im Internet. Vor unserem «Start» steckt im Zürichbergtunnel beim Bahnhof Stadelhofen seit einer Stunde ein Doppelstockzug fest. Reisende aus Richtung Meilen sollen ab Zürich Tiefenbrunnen das Tram benutzen.

Im anderen Ausgangspunkt Zug fällt der Eurocity von Mailand ohne Begründung aus. Der Interregio aus Luzern erstaunt mit sechs Personen Zugspersonal. Bis Zürich findet keine Billettkontrolle statt. Im Hauptbahnhof wartet neben dem ICN nach Basel als Regionalexpress ein S-Bahn-Doppelstockzug nach Schaffhausen mit zwei stark versprayten Wagen. Auf der Hauensteinlinie präsentiert sich in Liestal ein sauberer Zug der Waldenburgerbahn, die als vordringliche Aufgabe der Schweizer Verkehrspolitik von 75 auf 100 Zentimeter umgespurt werden soll.

Ohne Chef

Im Basler Bahnhof SBB ist die alte Billettschalterfront verschwunden und hat Migros-Läden Platz gemacht. Ein Hinweis auf den abseits der Reisendenströme verborgenen neuen Standort fehlt. Der Durchgang zum Elsässer Bahnhof wird endlich erneuert. Das Abfahrtsgleis nach Mülhausen findet sich trotz schlechter Umbau-Signalisierung. Die einst bedeutenden, besonders in Basel hoch angesehenen Bahnhofinspektoren, die Chefs der wichtigsten Knotenpunkte der SBB, sind abgeschafft worden. Man sieht es.

Der Autorail Grande Capacité der Region Alsace gleicht den Flirts der SBB. Auf den 106 Kilometern von Mülhausen bis Strassburg harmonisieren bei fast durchgehend 200 km/h des Regionalzugs hervorragende Gleise mit den ausgezeichneten Laufeigenschaften der Corail-Wagen aus den 1970er-Jahren.

Der TGV nach Paris besteht aus einer einstöckigen, 200 Meter langen Einheit. Der vier Kilometer lange Vogesentunnel mit zwei Röhren wird kaum bemerkt, der Wegfall des Ausblicks auf den Marne-Rhein-Kanal der Zaberner Pforte bedauert.

Zwischenfall in der Banlieue

Auf der mehrspurigen Strecke in der Pariser Banlieue, 15 km vor der Gare de l'Est, kommt der TGV zum Stehen. Der Zugbegleiter teilt umgehend in drei Sprachen mit, dass sich jemand auf dem Bahntrasse aufgehalten habe. Die französischen Lokomotivführer rufen in solchen Fällen sofort die Polizei. Der Verkehr wird gestoppt. Der chef de train orientiert in kurzen Abständen und kann schliesslich beruhigen, dass niemand verletzt worden sei. Nach 30 Minuten wird die Weiterfahrt erlaubt.



Schnelle Reise. Bahnhof Bordeaux-St-Jean. Die zwei gekuppelten TGV nach Lille/Strassburg mit Zwischenhalten werden bis an den Südrand von Paris einem Nonstop-Doppelstock-TGV folgen. Beide Züge erreichen 320 km/h. Foto J. Bosshard

In der Pariser Gare Montparnasse ist beim 400 Meter langen Doppelstock-TGV allenfalls bis zum vordersten der 16 Wagen vorzudringen. Rechts am schmalen Perron steht ein sogar 480 Meter langer TGV-Atlantique. Das Auskunftspersonal ist ausschliesslich am Zugsende konzentriert. Auf unserem Platz in Wagen 12 sitzt eine ältere Dame, die ihre in Wagen 11 vermutete Reservation nicht frei vorgefunden hat und in Wagen 13 gehört. Kleine Wagen- und Sitznummern sind nicht hilfreich.

Überall zu früh

Innert Minuten meldet der Lokomotivführer, dass wir 300 km/h erreicht hätten. Nach einer halben Stunde trennen sich die Linien nach Tours und nach Nantes/Quimper/Brest kreuzungsfrei. Die TGV-Verlängerung bis Bordeaux in fünf Jahren hat 37 Millionen Arbeitsstunden erfordert und 9000 Personen

Der Lokomotivführer, stolz auf seinen TGV, ist fast im halben Land streckenkundig.

gleichzeitig beschäftigt. Nonstop seit Paris überqueren wir auf einem langen Viadukt die Dordogne. Nach zwei Stunden und 534 km hält der TGV in der Halle des renovierten Monumentalbahnbaus Bordeaux-St-Jean drei Minuten vorzeitig.

Die Weiterfahrt nach Süden erfolgt mit vergleichsweise gemächlich wirkenden 160 km/h. Auf diesem damals längsten geraden Abschnitt Frankreichs ist 1955 von zwei jetzt im Eisenbahnmuseum Mülhausen zu bewundernden

Lokomotiven mit Personal im Stahlhelm der Weltrekord von 331 km/h erzielt worden.

Jeden Halteort erreichen wir zu früh, ausser, auf der letzten Etappe, nach einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h, St-Jean-de-Luz wegen instabilem Terrain. Der Durchschnitt auf den 756 Kilometern seit Paris beträgt 171,2 km/h (bis Bordeaux 264,8 km/h). Als Attraktion in der Umgebung, der 1969 eingestellten Brunnen-Morschach-Axenstein-Bahn ähnlich, gilt die Zahnradbahn La Rhune mit Drehstromlokomotiven der SLM Winterthur von 1914. Auf dem 905 Meter hohen Aussichtsberg lässt sich ein Fuss in Spanien und der andere in Frankreich platzieren.

Die Rückfahrt nach Bordeaux bleibt trotz 556 etwas dichteren Plätzen in einem der jüngsten TGV Duplex komfortabel. Der auf seinen Beruf stolze Lokomotivführer hat den Dienst mit einer TGV-Fahrt Paris-Irun begonnen. Nach einer Pause führte er unseren TGV von der spanischen Grenze bis Bordeaux. Er kehrt anderntags nach Paris zurück. Die Tagesleistung beträgt 1008 km, die Höchstgeschwindigkeit 320 km/h, soweit die Linie 2017 in Betrieb genommen wurde, der Zug dafür gebaut und mit der Zugsicherung ETCS ausgerüstet ist. Die Streckenkenntnis des Führers umfasst beide neuen TGV-Linien und alle Fortsetzungen in der Bretagne und in Südwestfrankreich ausser Toulouse und La Rochelle – fast das halbe Land.

Das sehr beliebte, in wenigen Jahren errichtete Tramnetz der in jeder Hinsicht attraktiven Stadt Bordeaux funktioniert teilweise mit unterirdischer Stromzufuhr ohne Oberleitung.

Durch die benachbarte Weingegend Médoc befördert uns ein massiv versprayerter Triebzug. Von der Pointe-de-Grave setzen Fähren nach Royan über, einer Stadt, die nach der Zerstörung durch alliierte Luftangriffe auf nicht kapitulationswillige deutsche Besetzer ihre Seele nicht wiedergefunden hat.

In der kulturell engagierten Nachbarstadt Saintes mit einer Hauptwerkstätte der SNCF protestieren Gewerkschaftsaktivisten mit Flugblättern gegen die ihrer Ansicht nach zu langsame Aufarbeitung zweier Nebenstrecken. Der äusserst lebendigen, historisch interessanten Stadt La Rochelle nähern sich Touristen ohne Auto überwiegend mit dem TGV via Poitiers.

Ein letzter Augenschein in Frankreich soll Brest gelten. Der für die Bretagne zuständige Pariser Bahnhof Montparnasse hat eine grosszügige Lounge erhalten, gleichzeitig mit der Schliessung dieser Einrichtung in Zürich. Während früher Nachtzüge dominierten, stösst der TGV in dreieinhalb Stunden an die Westspitze des Landes vor. Die bretonischen Regionallinien von Guingamp ans Meer nach Paimpol und 53 Kilometer ins Landesinnere nach Carhaix werden, erneuert, wieder befahren. Unser «Sprungbrett» nach England, die Linie Morlaix-Roscoff, war stets offen.

Auf die Insel

Von den Fähren nach Grossbritannien bietet die 29000 Tonnen schwere «Armorique» von 2009 erfahrungsgemäss die angenehmste Überfahrt. Die Ankunft nach sechs Stunden bei tief stehender Sonne im befestigten Plymouth gehört zu den faszinierendsten Hafeneinfahrten. Das von deutschen Bombar-

dierungen im Zweiten Weltkrieg schwer getroffene Stadtbild trägt dazu wenig bei.

Der Badeort Brighton, unser nächstes Ziel, ist ausser über London nur mühsam zu erreichen, weil parallel zur Südküste keine schnelle Strecke verläuft. Bis Exeter St. Davids verteilt der Trolley-Service im Intercity «Cornish Riviera» Penzance-London Paddington der Great Western die Times, Snacks und Getränke. Das Rollmaterial mit Diesellokomotiven an beiden Enden entstammt einer in den 1970er-Jahren gelieferten Serie für 200 km/h. Der folgende Zug Paignton-Paddington besteht aus gleichen Fahrzeugen. Ab Westbury ist es in engen Dieseltriebwagen ohne 1. Klasse bei zahllosen Halten mit dem Komfort vorbei.

Im Kopfbahnhof Brighton mit acht Gleisen illustriert die Farbenvielfalt der Züge den Wettbewerb im britischen Bahnverkehr. Nach London Victoria dominieren grüne Züge der Southern, die bis zur Verstaatlichung der «Grossen Vier» 1948 den Verkehr in ganz Südengland bewältigte. Ihre Pionierat der Elektrifizierung mit dritter Schiene (wie für U-Bahnen) ist bei Kontaktschwierigkeiten nach Laubfall im Herbst zweischneidig, die Umelektrifizierung auf Oberleitung wegen der vielen Tunnel zu teuer.

Zuverlässige Neigezüge

Für die IC-Züge von London Euston nach Glasgow, Edinburgh, Manchester, Liverpool und Birmingham ist Richard Bransons Virgin Rail verantwortlich. Seine 57 zuverlässigen, zum Teil von neun auf elf Wagen verlängerten Neigezüge entsprechen mit Ausnahme des Stromsystems und der Zugsicherung den von den SBB technisch nicht beherrschten Cisalpini, die verschrottet wurden. Der Unternehmer Branson hat den Unterhalt der Herstellerfirma übertragen.

Sämtliche Virgin-Züge zeigen sich wie neu. Mitten am Nachmittag servieren in der 1. Klasse adrett gekleidete Damen im Fahrpreis enthaltene leichte Mahlzeiten und Getränke. Ein Containerzug mit zwei alten Lokomotiven bleibt hinter dem IC zurück, überholt uns aber in Milton Keynes. Nach 40 Minuten endet die Vierspur. In der Diesel-S-Bahn ab Birmingham New Street kontrolliert wie in allen britischen Zügen Personal die Fahrausweise. Die Stehplätze sind zahlreich; zu kurze Hochperrons verhindern längere Kompositionen. Für die Infrastruktur sorgt der Staat.

Bei der Rückfahrt nach London resultiert im dichten Mischverkehr mit IC-, Regional- und Güterzügen Verspätung. Von London St. Pancras nach Paris Nord durch den Kanaltunnel überrascht Eurostar mit eleganten neuen Zügen. Die hart aufschlagende Federung verriet, dass Siemens mit den Geschwindigkeiten über 250 km/h nicht zurechtgekommen ist. Der pünktliche TGV Est nach Strassburg und der inoffizielle Anschluss des Elsässer TER 200 bewahren uns davor, in einem Ersatzzug der SBB aus den sechziger Jahren für den verspäteten ICE nach Zürich gelangen zu müssen. Er wäre der weitaus älteste Zug unserer Reise gewesen.

Fazit

Mit der erwähnten Ausnahme ist uns in Frankreich und England während der zweiwöchigen Reise kein einziges verspraytes Fahrzeug begegnet. Unbenutzbare Türen und Toiletten gab es nicht. Die Sauberkeit der Abteile und der Bahnhöfe und Perrons mit Rauchverboten war erfreulich, die Pünktlichkeit nur auf der überlasteten englischen West Coast Main Line ungenügend.

Stechen gebliebene Züge, technische Störungen an der Bahnanlage, Fahrleitungs- und Gleisschäden erlebten wir keine. In Frankreich hat der TGV, ergänzt durch den Ausbau von S- und Regionalbahnen, das Ansehen der Bahn enorm verbessert, in Grossbritannien die Privatisierung des Betriebs laut der Statistik des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) einen Nachfrageschub bewirkt.

Hans Bosshard war von 1966 bis 2003 Redaktor bei der NZZ.



Durch drei Länder. Die Bahnreise führte von Zürich via Basel-Strassburg nach Paris, St-Jean-de-Luz, La Rochelle, Paris, Brest, Roscoff, Plymouth, Brighton, London, Worcester und über Paris, Strassburg zurück. Grafik Baz

PÜNKTLICHKEIT DER ZÜGE

	Kilometer	Ab	Planzeit	An
Zürich-Basel	90	0	1h 04	1
Basel-Mulhouse	34	1	36	1
Mulhouse-Strasbourg	106	1	53	2
Strasbourg-Paris Est	441	1	1h 53	30
Paris MP-St-Jean-de-Luz	756	0	4 h 24	3
St-Jean-de-Luz-Bordeaux	222	9	2 h 27	4
Bordeaux-Pointe-de-Grave	116	0	1 h 54	1
Royan-Saintes	36	0	32	0
Saintes-La Rochelle	73	3	51	0
La Rochelle-Paris MP	463	0	3 h 02	2
Paris MP-Brest	613	0	3 h 38	5
Brest-Morlaix	59	0	36	0
Morlaix-Roscoff	28	0	47	0
Plymouth-Exeter St. David's	84	1	53	2
Exeter St. David's-Westbury	126	1	1h 08	4
Westbury-Brighton	179	1	2 h 44	0
Brighton-London Victoria	82	0	56	1
London Euston-Birmingham NS	186	0	1h 21	4
Birmingham NS-Worcester FS	41	0	49	0
Worcester FS-Kidderminster	25	0	21	2
Kidderminster-Birmingham MS	33	0	44	0
Birmingham NS-London Euston	186	0	1h 27	8
London St. Pancras-Paris Nord	492	0	2h 15	2
Paris Est-Strasbourg	441	0	1h 54	0
Strasbourg-Basel	140	2	1h 18	1
Basel-Zürich	90	0	53	1

* grün: recht-/vorzeitig, rot: zu spät