

## Ein Bahnhof in den Pyrenäen...

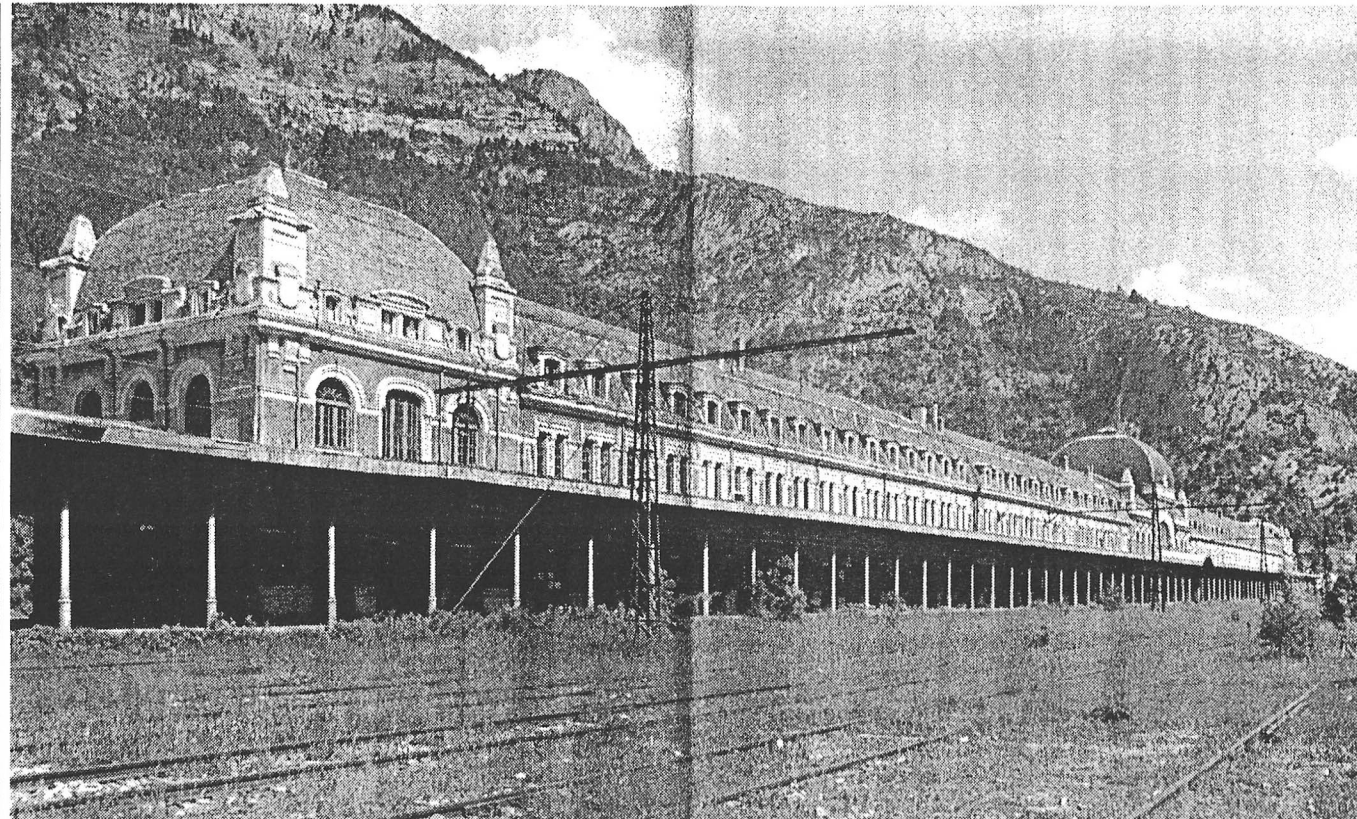
Das Monument Canfranc

Die alte Bahnhofsuhr zeigt 7.20 Uhr. Mit lautem Getöse und eingehüllt in dichten Rauch setzt sich der Bummelzug in Bewegung. Aber nur einmal am Tag wiederholt sich das Ereignis – und der Zug fährt nur talabwärts Richtung Zaragoza, denn seitdem im März 1970 die Eisenbahnbrücke von Estanguet samt einem entgleisten Güterwaggon in den Fluten des Aspe versank, ist die Verbindung hinüber nach Frankreich unterbrochen.

Canfranc, als dritter spanisch-französischer Grenzbahnhof errichtet, beginnt vergessen zu werden. Umrahmt von den schroffen Gebirgszügen der Zentralpyrenäen, bietet er jedoch noch immer ein großartiges und zugleich fast unwirkliches Bild: Im Tal des Aragón zu Beginn dieses Jahrhunderts in der Bergeinsamkeit gebaut, erinnert er mit seinen enormen Ausmaßen eher an Stationen in Leipzig oder Antwerpen.

Stilistisch eine Mischung aus Klassizismus und Jugendstil, ist Canfranc auch heute noch eines der bedeutendsten Beispiele spanischer Eisenbahnarchitektur. Was aber vor noch nicht allzu langer Zeit wie für die Ewigkeit geschaffen worden war, verfällt abseits und unbemerkt. So hat denn auch Bahnhofsvorsteher Jaime Ortiz de la Rubia viel Zeit: Wenn er sich nicht gerade um einen der wenigen Züge kümmert, Weichen mit der Hand stellt oder den paar Reisenden, die dann und wann hinunter ins Tal wollen, Fahrkarten verkauft, trinkt er in der Bar gegenüber Kaffee. Oder er schwätzt mit den beiden Grenzpolizisten, die hier auch nichts zu tun haben.

Eulalio Diez ist einer der wenigen Menschen, die noch in Canfranc beschäftigt sind. Seit 1966 ist er hier als Bahnarbeiter.



Gewaltig sind die Ausmaße des Bahnhofs Canfranc, vor dem jetzt die toten Gleise liegen.

Foto Guido Schiefer

Heute pflegt er allerdings nur noch die leeren Räume des riesigen Gebäudes. Wie Jaime Ortiz hofft auch er, daß die Zugverbindungen mit Frankreich eines Tages wiederaufgenommen werden. So richtig glaubt er aber nicht daran: Seit auf spanischer Seite der Ausbau der Schnellstraße von Jaca nach Candanchü über weite Strecken bereits fertig ist, wird eine Wiedereröffnung der alten Bahnlinie von der anderen Seite der Pyrenäen in das südwestfranzösische Béarn immer unwahrscheinlicher. Trotz des Widerstandes französischer und spanischer Umweltschützer scheint es nur noch eine Frage der Zeit zu sein, bis auch auf französischer Seite die Tunnelsprengungen für den Ausbau der Straße nach Oloron beginnen. Alte Bahngleise, Tunnel und Viadukte werden dann den Bulldozern zum Opfer fallen. Und eine Wiedereröffnung der alten Bahnverbindung wird damit für immer unmöglich.

Mehr als 70 Jahre benötigte man für die Planung und den Bau dieser Strecke, bis sie schließlich gemeinsam mit dem mondänen Bahnhof 1928 feierlich eingeweiht wurde. Kein anderes Unternehmen aus den Anfängen der Eisenbahn erforderte so aufwendige Vorarbeiten. Fünfzehn Jahre lang beobachtete man zum Beispiel das Wetter, ehe sich französische und spanische Ingenieure auf das Tal des Aragón und Canfranc als geeigneten Standort für den Grenzbahnhof und das südliche Ende des Tunnels einigten. Baustopps, technische Probleme und vor allem diplomatische Schwierigkeiten führten immer wieder zu Verzögerungen. Erst nach Anbruch des neuen Jahrhunderts, 1915, trafen sich endlich spanische und französische Arbeiter im Inneren des Tunnels von Somport, der mit einer Länge von 7800 Metern einer der gigantischsten und schwierigsten Tunnelbauten der damaligen Zeit war. Gigan-

tisch waren aber auch die Anstrengungen für den Bau des Bahnhofs: Mit den Steinen, die Tag für Tag und Jahr für Jahr aus dem Berg geholt wurden, füllte man das Tal des Aragón und schuf ein Plateau, auf dem ein gewaltiges Gebäude entstand. Unweit des prunkvollen Gebäudes wuchs eine kleine Siedlung mit armseligen Häusern aus dem Boden: heute der Ort Canfranc-Estación.

Bis in die fünfziger Jahre hatte Canfranc vor allem als Transitstation für Reisende und Waren aus Valencia und Aragón hinüber nach Frankreich eine herausragende Bedeutung, obwohl sie damals schon gegenüber den beiden anderen spanisch-französischen Grenzbahnhöfen in Iruñ und Port Bou immer mehr an Bedeutung verlor. Anfang der sechziger Jahre zeichnete sich der allmähliche Niedergang dieses einst so aufwendig geplanten Bahnhofs ab: Immer weniger Fahrgäste nutzten die

direkte Verbindung von Zaragoza nach Pau, der Güterverkehr nahm stark ab. Züge und Gleise veralteten und wurden marode, Verspätungen waren die Regel. Das System der unterschiedlichen Spurbreite tat ein übriges, den Untergang des Bahnhofs zu beschleunigen. Jetzt rächte sich, daß sich die spanischen Verantwortlichen in den zwanziger Jahren den Forderungen der Franzosen nach Elektrifizierung und internationaler Spurbreite erfolgreich widersetzt hatten.

Heute sind die Gleise auf französischer Seite überwuchert von Hundsrosen, Holunder und Klee, die Hochspannungsleitungen und Weichen verrostet. Hunderte Waggons stehen in den Depots, Schmetterlinge, Schwalben und vor allem Eidechsen bevölkern jetzt den Bahnhof. Unendlich lang und menschenleer liegt der Bahnsteig da, an dem einst Scharen von Reisenden auf ihre Abfahrt nach

Frankreich warteten. Alles andere verfällt – auch der ballsaalgroße Warteraum, der erst im vergangenen Jahr geschlossen wurde, nachdem Besucher und Reisende immer mehr Inventar zerstörten oder als Souvenirs entwendeten. Nun bröckelt der Stuck von den Wänden, das Dach ist an einigen Stellen undicht, und der Regen hat überall schimmelig-modrige Streifen hinterlassen. Inzwischen müßte so viel Geld in die Renovierung gesteckt werden, daß die Kosten für den damaligen Bau, auf heutige Verhältnisse übertragen, bei weitem überschritten würden.

Von den unzähligen Räumen des gewaltigen Bahnhofsgebäudes werden heute nur noch vier genutzt: die Post, ein kleiner Fahrkartenschalter, das Büro der Grenzpolizei und ein kleines Materiallager.

Weder der spanische Staat noch die Europäische Gemeinschaft zeigen bislang Interesse, das monumentale Bauwerk zu erhalten. So ist es einzig der spanischen Eisenbahngesellschaft zu verdanken, daß diese Strecke aus purer Sentimentalität nicht ganz aufgegeben wurde, denn rentabel ist sie schon lange nicht mehr. Es soll bereits Pläne geben, Teile des Bahnhofsgebäudes zu privatisieren und als Kurhotel auszubauen. Doch dies seien, so Jaime Ortiz, „leider nur Gerüchte“.

ANDREA KATH

## Faire Ticketpreise

tdt. LONDON. Wer in London einen Theaterbesuch machen möchte, kann künftig auf angemessene Eintrittspreise hoffen. Nachdem unseriöse Agenturen auswärtige Besucher beim Kauf von Karten für Theaterstücke und Konzerte häufig betrogen hatten, will die britische Regierung dem nun einen Riegel vorschieben. Eine gesetzliche Verordnung soll die Verkäufer jetzt zwingen, ihren Kunden Kategorie und Preis des gewünschten Sitzplatzes verbindlich zu nennen.

## Die Salzburger klagen

tdt. SALZBURG. Viele Österreicher im Bundesland Salzburg halten den Tourismus im gegenwärtigen Umfang für eine Belastung; 52 Prozent wünschen sich, daß der Fremdenverkehr nachlasse. Zudem beklagen 85 Prozent, die Urlauberströme machten das Leben für sie teurer. Wie eine von der Salzburger Land Tourismus-Gesellschaft initiierte Umfrage weiter ergab, betrachten zwei Drittel der Bevölkerung den Fremdenverkehr auch als Belastung für die Umwelt. Trotz aller Vorbehalte hält jedoch etwas mehr als die Hälfte der Salzburger das Geschäft mit den Fremden für unverzichtbar.