

Kuchen aus dem Schiefertafelofen

Der „Train des Merveilles“ führt von Nizza aus zu den unbekannteren Ecken des Royalets

„Nice St. Roch“ leuchtet in orangeroten Buchstaben auf der Anzeigetafel im Wagon. „Ganz in der Nähe, auf dem Mont-Gros, erbaute Charles Ganier 1892 sein berühmtes Observatorium“, erklärt Patricia Rossi und setzt noch einen drauf: „Gustav Eiffel krönte es mit einer Kuppel.“ Mit ihrem zur Leinenhose passenden cremefarbenen Hemd, den bequemen dunkelbraunen Ledersandalen und der schwarzen Perlenkette entspricht sie der typischen Niçoiserin, die auch italienisches Blut haben könnte. Damen wie sie trifft man in Nizza normalerweise morgens zwischen 11 und 12 Uhr in der Fußgängerzone beim Shopping oder in einem der Straßencafés bei einer Noisette, dem französischen Espresso mit Milchschaum. Heute ist die Fremdenführerin der „Association des Guides Créative Riviera“ damit beschäftigt, möglichst schnell und möglichst umfangreich historische Erklärungen zur Zugstrecke des „Train des Merveilles“ von Nizza in Royatal abzugeben – für eine deutsche Journalistengruppe. Normalerweise erhalten Bahnreisende diesen Service über Lautsprecher.

Die ursprüngliche Idee, Nizza durch eine Bahnlinie mit dem Hinterland zu verbinden, stammt noch aus der Zeit von König Viktor Emanuel II. von Sardinien-Piemont. Nizza, bis Mitte des 19. Jahrhunderts italienisch und erst im Vertrag von Turin 1860 endgültig Frankreich zugesprochen, sollte nach dem Willen von Viktor Emanuel an das italienische Hinterland angegliedert werden. Der König versprach seinen Untertanen im Jahr 1856 den raschen Bau einer Eisenbahnlinie zwischen Nizza und Cuneo. Doch erst 1904, als in Nizza längst die Trikolore wehte, begannen die Bauarbeiten für die Strecke entlang der Flüsse Peillon und Roya, die von der Stadt aus ins heutige Grenzgebirge nach Italien führen.

Jetzt schlängelt sich der Zug am Fluss Paillon entlang vorbei an gesichtslosen Hochhaussiedlungen. „Das ist Nice-Ariane“ erklärt Patricia, die inzwischen von ihrem schnellen Französisch in ein rasantes Englisch gefallen ist. So, glaubt sie, könne sie noch mehr Informationen in kürzerer Zeit loswerden. „Die Siedlungen wurden in den 1960er Jahren, als Nizza sehr schnell wuchs, für die Einwanderer gebaut.“

1928, als in Ariane noch Wäscherinnen ihre Wäsche im Fluss Paillon wuschen, wurde die Strecke Nizza-Cuneo eingeweiht. Sie folgt teilweise der alten Salzstraße. Schon im 16. Jahrhundert legte man zwischen Nizza und Turin einen neuen Weg für den Salztransport an, der über den Col de Tende führte. Savoyen gewann durch den Anschluss der Grafschaft Nizza Zugang zum Mittelmeer, und gelangte so an das knappe Gut. Es diente damals der Konservierung von Nahrungsmitteln, der Viehzucht und der Herstellung von Leder und stammte aus den Salzmarschen von Hyères und Toulon. Das 16. und 17. Jahrhundert waren das goldene Zeitalter für die Dörfer entlang der Salzstraße, über die ein unaufhörlicher Strom von Maultierkarawanen zog.

„Nice-Cantaron“ zeigt nun die digitale Anzeigentafel im Zug an. „Hier befand sich seit dem 11. Jahrhundert die Sommerresidenz der Bischöfe von Nizza“, sagt Patricia. In diesem Moment schiebt sich Titi von hinten an ihr vorbei. Der Mann mit dem gewirbelten Schnauzbar in dunkelblauer Schaffneruniform fährt seit 26 Jahren mit dem Zug von Nizza nach Tende und zurück. Er redet nicht gerne, und wenn, dann

nur von den wesentlichen Dingen. Verschmitzt sagt er dann doch, dass er hier jeden Bahnhof auf der Strecke kennt, und angeblich auch in jedem Dorf ein Kind hat. Christine, das wandelnde Bergörtchenlexikon, kennt die Haltestellen auf der Strecke des „Train des Merveilles“ auf ihre Weise: „Am besten, man steigt in einem Dorf aus, sieht es sich an, isst dort schön und fährt mit dem nächsten Zug weiter“. Dazu lässt sie noch schnell den Namen „Auberge de la Madonne“ fallen, ihr Lieblingsrestaurant in Peillon.

Bettina Louise Haase
www.bettina-haase.de