

REISE ZU DEN INSELN KORSIKA UND SARDINIEN

Vortrag von R. Schulter vom 21. November 2011 im Planet13



Fotos: R. Schulter, sofern nichts Anderes erwähnt

Kartenausschnitte, Graphiken , verschiedene Geschichts- und Zahlenangaben: Internet, Lexika und diverse Quellen

Die Themen und Kapitel

Geographie, Verkehrswege, Reisegewohnheiten, Kultur, Sprachen, Geschichte, Politik, Energie werden in den nachstehenden Kapiteln von Fall zu Fall behandelt.

1. Die Reiseroute
2. Das Piemont
3. Die Provence (Departement Alpes-Maritimes) und Nizza
4. Die Insel Korsika,
5. Die Insel Sardinien
6. Die Rückreise auf das Festland

1. Die Reiseroute

Tag

- 1.) Basel – Como – Milano – Torino – Cuneo
- 2.) Cuneo – Breil-sur-Roya – Nice Ville
- 3.) Nice CP – Puget-Théniers – Nice CP
- 4.) Nice – Nice Port (Tram) – Calvi (Fähre)
- 5.) Calvi – Ponte Leccia (Bus) – Bastia
- 6.) Bastia – Ajaccio
- 7.) Ajaccio – Bonifacio (Bus) – Santa Teresa-di-Gallura (Fähre)
- 8.) Santa Teresa-di-Gallura – Sassari (Bus) – Alghero
- 9.) Alghero – Sassari – Alghero
- 10.) Alghero – Macomer
- 11.) Macomer – Bosa Marina – Macomer
- 12.) Macomer – Olbia – Civitavecchia (Fähre) – La Spezia
- 13.) La Spezia – Genova – Milano – Basel

Abschnitte ohne Angabe = mit Eisenbahn



2. Das Piemont



Die Reise führte von Milano durch die „topfebene“ Landschaft, die einen Teil der Region Piemont ausmacht und ausserdem ein Teil der Po-Ebene ist, nach der Hauptstadt Turin (Torino) mit 2.3 Mio. Einwohnern.

Der Zug fuhr mit über 180 km/h durch diese, u.a. durch Reisanbau bekannte Gegend. Es ist das grösste Reisanbaugebiet Europas. Ansonsten und insbesondere im hügeligen Gelände gibt es Weinanbau, Früchte und Gemüse. Durch sehr frühe Wasserkraft-Nutzung entstand eine bedeutende Industrie, vorab Maschinen- und Fahrzeugbau (Autos, Schienenfahrzeuge), Schreib- und Rechenmaschinen.

Die Arbeitslosigkeit soll mit 3% (offizielle Zahl) wesentlich niedriger als der italienische Durchschnitt von 11% (ebenso offizielle Zahl) sein.

Fläche des Piemont: 25'000 km², Einwohnerzahl: 4.5 Mio.

Das Piemont grenzt im Norden an die Alpen (höchster Punkt ist der Monte Rosa mit 4600 m ü M.), im Osten an den Lago Maggiore, im Süden an die ligurischen Apeninnen, also nicht ans Meer, und im Westen an die Seealpen (Frankreich).

Nach Umsteigen in einen Regionalzug, nochmals durch mehrheitlich ebene Landschaft führend, erreichte ich die Provinzstadt Cuneo, die am Fuss der Seealpen liegt sowie an der sogenannten Tenda-Gebirgsbahn, die bis 1978 kriegszerstört war und die nach Wiederaufbau von dort wieder nach Nizza einerseits und nach Ventimiglia andererseits führt.

Die Sprachen im Piemont: Die Amtssprache ist italienisch, im Aostatal (selbstständige Region) ausserdem französisch. Es werden aber noch regionale Sprachen gesprochen: Piemontesisch, okzitanisch und provenzalisch.

Etwas zur bewegten Geschichte des Piemont: Diese beginnt mit dem Rückzug der Römer. In der Zeit der Feudalherrschaften, im Mittelalter und Ausgangs davon, wurde die Gegend immer wieder hin und her gerissen. Zur Hauptsache zwischen Frankreich und den Habsburgern, die es bald unterwarfen, bald „befreiten“. Dabei spielte auch das Königreich Savoyen, das sich nach 1720 Königreich Sardinien nannte, immer wieder eine Rolle.

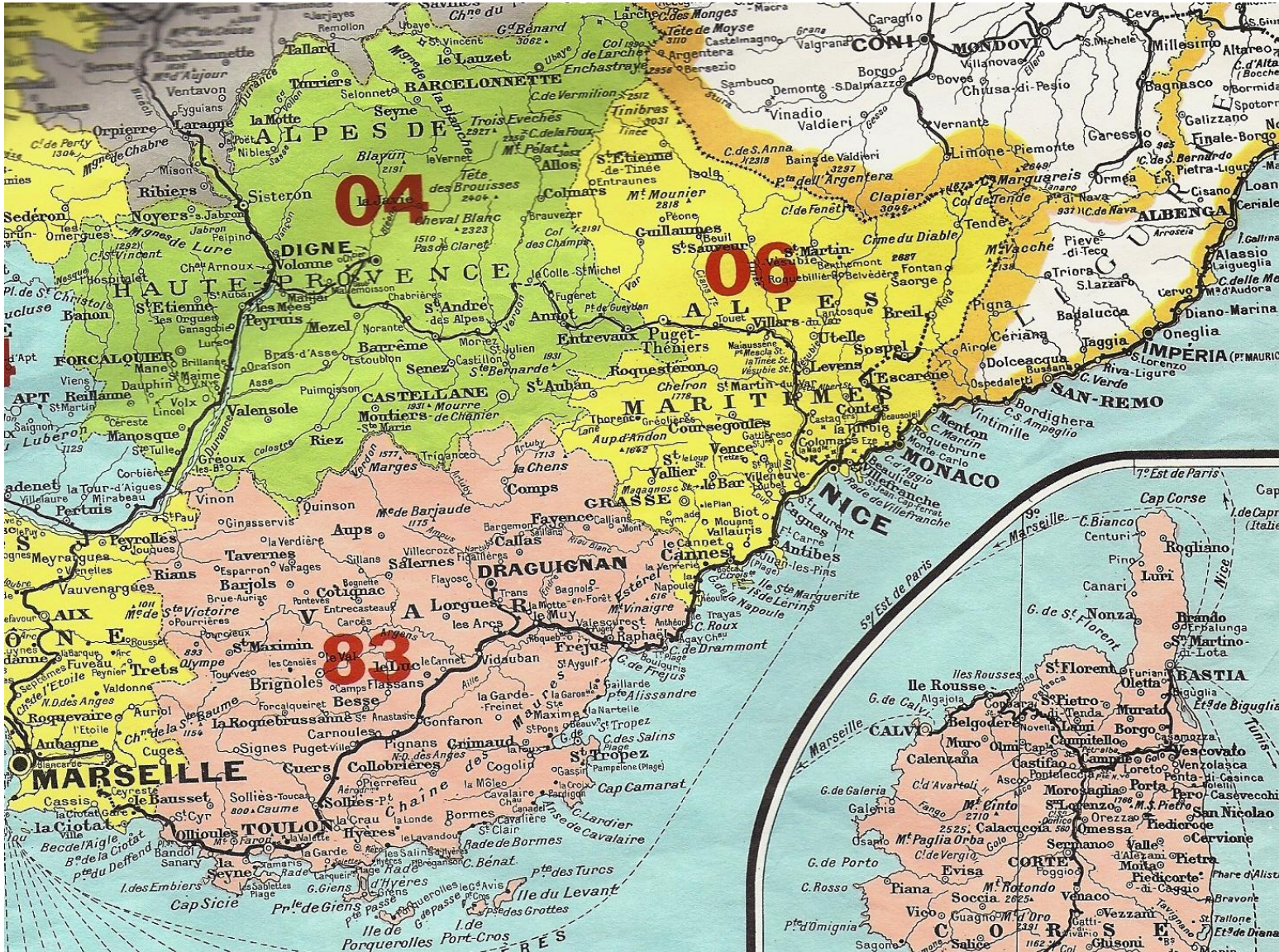
Nach der französischen Revolution gab es zwischen 1798 und 1799 die piemontesische Republik, aber kurz darauf kam das Königreich Sardinien zurück, bevor es durch Napoleon wieder abgesetzt wurde. 1815 sprach der wiener Kongress das Piemont und die Grafschaft Nizza erneut Savoyen zu. Die politischen Strukturen des Piemont spielten jedoch später für ganz Italien eine Rolle, dessen König ab 1861 Vittorio Emanuele II wurde.

Deshalb hatte das Piemont auf die Einheit Italiens einen grossen Einfluss. Dessen bewusst, fasst die berüchtigte „Lega Nord“ hier in der Bevölkerung glücklicherweise kaum Fuss.



Cuneo

3. Die Provence (Département Alpes Maritimes)



Anderntags bestieg ich einen Zug der Tendabahn, der in Richtung Ventimiglia und Imperia, ein Stückweit durch Frankreich, fährt. Ich verliess ihn in Breil-sur-Roya.



Ein Zug der FS (ital. Staatsbahn) auf der Tendabahn, von Turin kommend, fährt in den Bahnhof von Breil-sur-Roya ein. Wir sind im Departement Alpes-Maritimes der Provence (Frankreich).

Fläche der Provence: 31'000 km², Einwohnerzahl: 4.5 Mio., die Hauptstadt ist Marseille. Die Provence besteht aus 6 Departementen. Davon durchquerte ich, mit der Tendabahn von Cuneo kommend, nur eines, nämlich die Alpes-Maritimes mit der Hauptstadt Nizza (Nice), die ich nach Umsteigen in Breil-sur-Roya erreichte. Im genannten Ort fahren italienische Züge ein stückweit durch französisches Gebiet und weiter nach Ventimiglia. Das Territorium von Tenda, La Brique und Isola gehört erst seit 1947 zu Frankreich.

Ein Teil der Provence, zu der zum Beispiel auch das, an der Rhône im Dptm. Vaucluse liegende, Avignon gehört, ist sehr gebirgig und die Landschaft äusserst malerisch.

Die Amtssprache ist französisch. Doch die provenzalische Sprache, vom Latein herkommend, eine Variante des Okzitanisch, wird als regionale Sprache durchaus noch gesprochen. Generell möchte ich darauf hinweisen, dass man in Frankreich, sprachlich gesehen, zwischen der südlichen Langue d'oc und der nördlichen Langue d'oïl unterscheidet. Die „Grenze“ dürfte etwa auf einer Linie südlich der Städte Lyon und Nantes liegen. Da aber überall zur Hautsache französisch gesprochen wird, erkennt man die Unterschiede meistens nur noch am Akzent der Sprechenden Person.

Die Geschichte der Provence ist nicht weniger bewegt, als die des Piemont und, wie wir bereits gehört haben, in direktem Zusammenhang.

Urgeschichtlich spricht man von einer der frühesten Besiedlungen überhaupt. Viel später, aus der Zeit vor etwa vor 6500 Jahren, sind Funde ältester Siedlungen bekannt. Um 600 v. Chr. besiedelten Griechen diese Gebiete. Es entstanden u.a. die Stützpunkte und späteren Städte Massalia (um 400 v. Chr., das heutige Marseille), Antipolis (Antibes) und Nikäa (Nizza). Sie gaben diese Gebiete später an die Römer ab, die sich ihrerseits nach dem Jahr 600 zurückzogen.

Die Zeit der Feudalherrschaften, im Mittelalter und Ausgangs davon, wurde schon im Kapitel Piemont, besprochen.

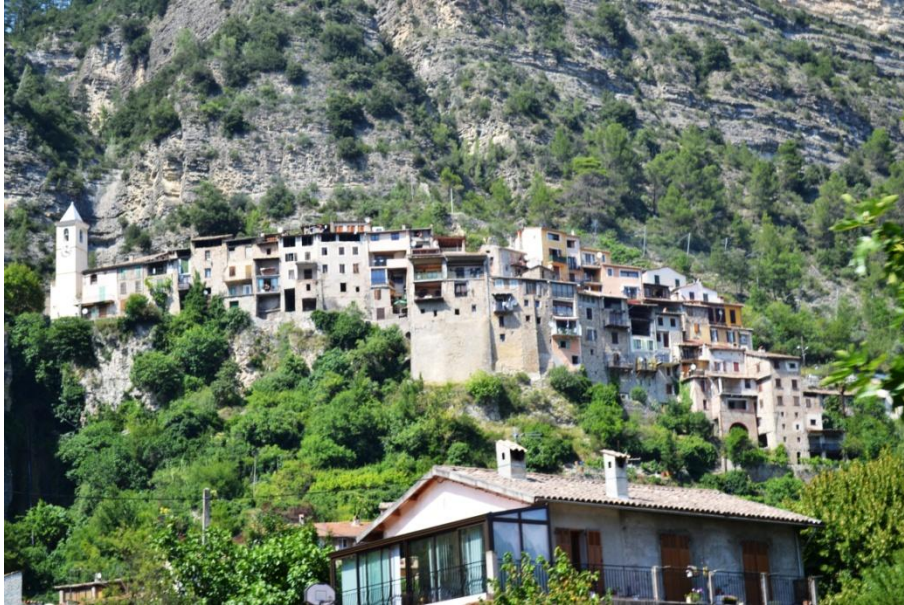
In der Provence sind in der heutigen Zeit verschiedene politische Kräfte anzutreffen, wobei je nach dem die Rechtsgerichteten leider stark vertreten sind. Es gibt aber durchaus auch Linke Politiker.



Ausflug nach Puget-Théniers mit den Chemins de Fer de Provence (CP)



Puget-Théniers



Touët-sur-Var, vom fahrenden Zug aus gesehen.



Eine in Puget-Théniers besichtigte Statue des Revolutionärs **Louis Auguste Blanqui**, der aus diesem Dorf stammte. (*1805 † 1881)
 Auf der Tafel des Denkmals steht übersetzt:
Denker, Wortführer, revolutionärer Anführer, heldenhafter Verteidiger des Proletariats. Mitglied der Pariser Kommune von 1871. Sein stetes Einstehen für die Sache der Befreiung der Arbeiter bezahlte er mit 40 Jahren Gefängnis.

*Gegen eine herzlose Klasse,
 Kämpfend für ein brotloses Volk,
 Er lebte in vier Kerker-Mauern,
 Starb, vier Tannenbretter (4-eckige Kiste).
 E. POTTIER*



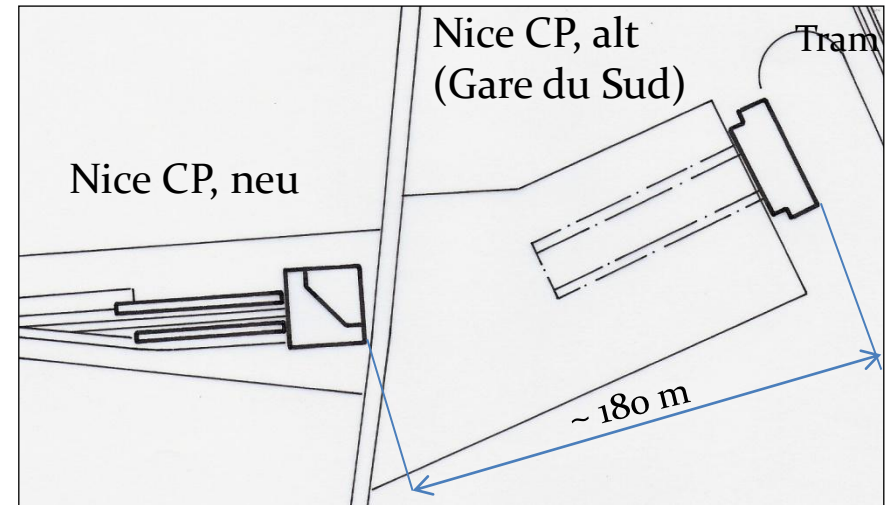
Bahnhof Nice CP (Gare du Sud) 1972



Reste des Bahnhofs Nice CP (Gare du Sud) 2011



Bahnhof Nice CP, alt, (Gare du Sud) 2011, Tramhaltestelle im Vordergrund



Nizza,

französisch Nice, aus dem Griechischen Nikäa (oder auch Nikaïa) ist die

Hauptstadt des heutigen Departements 06 Alpes-Maritimes (Seealpen). In dieser grössten Stadt der Côte-d'Azur, die Teil der Provence ist, leben heute 345'000 Menschen. Sie ist die fünftgrösste Stadt Frankreichs. Gegründet von den Griechen um 350 v. Chr. wurde sie ab 154 v. Chr. von den Römern in Besitz genommen. In den zahlreichen Kriegen und Wirren während den Feudal-Herrschaften des Mittelalters und danach, war die Provence und damit auch Nizza unter anderem zwischen Spanien, Frankreich, Savoyen, der Lombardei und den Habsburgern hin und her gerissen worden. Die Stadt und das Umland kamen schliesslich 1388 als Grafschaft (Comté de Nice) und als „Terre neuve de Provence“ zu Savoyen. Es folgten weitere Jahrhunderte der Kriege und Eroberungen. 1793 wurde die Grafschaft per Volksabstimmung Frankreich angegliedert und erhielt als 85. Departement den Namen Alpes-Maritimes, fiel jedoch 1814 wieder an das Piemont zurück. Unter Napoleon dem III. und dem Vertrag von Turin 1859 wurde die endgültige Zugehörigkeit Savoyens und damit auch Nizzas zu Frankreich vollzogen.

Nizza, das eine intakte Altstadt mit Kathedrale erhalten konnte, wurde ab Mitte des 19. Jahrhunderts von den ersten reichen britischen Touristen, die sich dort mehr und mehr etablierten, besucht. Zunehmend gesellte sich der europäische Hochadel von überall her, wie z.B. der russische Zar, dazu; ein Grund, weshalb es in Nizza auch eine grosse, russisch-orthodoxe Kirche gibt.

Ausser der Altstadt setzen zudem bekannte Plätze, wie die Place Masséna und die Place Garibaldi, die beide nach piemontesischem Vorbild errichtet wurden, ihre städtebaulichen Akzente.

Persönlich meide ich die sogenannten Prachtstrassen mit den Kasinos und andern Einrichtungen der Superreichen. Im Yachthafen protzen Privat-Yachten, die in Wirklichkeit schon fast riesige Schiffe sind und die Abermillionen gekostet haben müssen.

Entgegen allgemeinen Erwartungen, ist der Strand von Nizza nicht sandig, sondern steinig.

Nizza aus politischer Sicht, am Beispiel der Kantonalen Wahlen Anfang 2011.

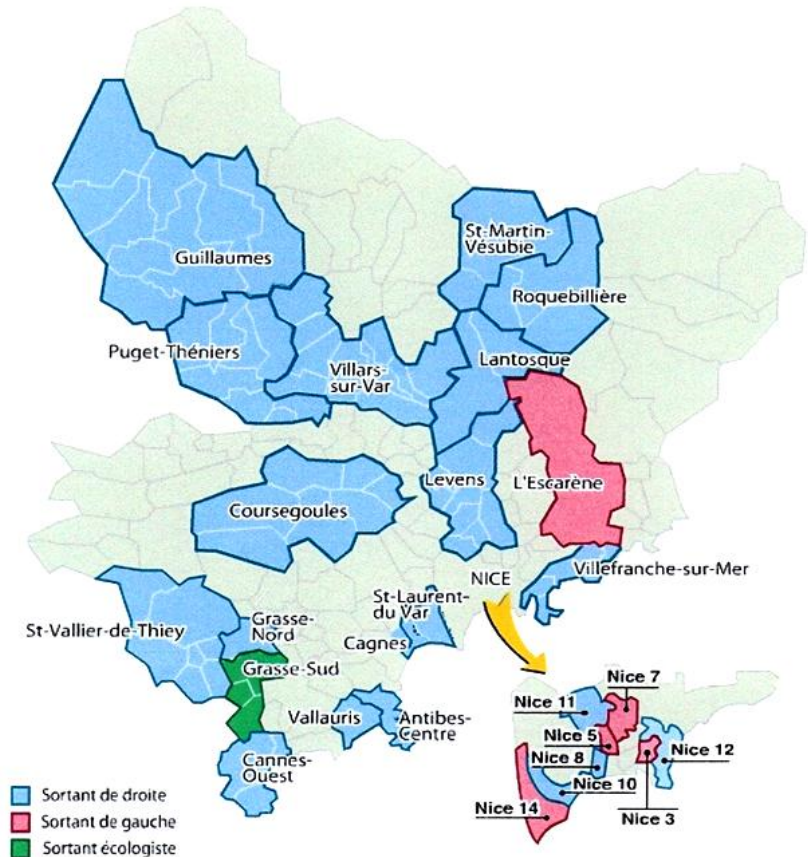
Bei dieser Gelegenheit etwas über die geopolitischen Einteilungen Frankreichs: Frankreich ist (seit Mitterand) wieder zuerst in Regionen, dann in Departemente (seit Napoleon) und schliesslich in Cantons (Kantone) eingeteilt. Es gesellen sich die Arrondissements in den Städten dazu.

Im Departement Alpes-Maritimes zeigten die Kantonswahlen Resultate, die leider mehr nach rechts, denn nach Links zeigen. Ein ähnliches Bild bietet sich in Nizza selbst. Rechts muss zwar nicht immer rechtsextrem heissen, die Partei eines Sarkozy z.B. ist schon rechts genug. Bei der „gauche“, also bei den Linken gibt es auch Wahlsiege sowohl bei den Sozialisten, als auch bei den sogenannten Linksradikalen und den Kommunisten.

Gegenwärtiger Maire (Oberbürgermeister) von Nizza ist Christian Estrosi von der UMP (Union pour le mouvement populaire), die im Gegensatz dessen, was man aufgrund des Namens evtl. noch vermuten könnte, eine Rechtspartei mit etwas irreführender Bezeichnung ist.

Cantonales 2011 : les résultats canton par canton

Par Anonyme
Créé le 02/24/2011 - 16:41





Nizza, Altstadt





Nizza. Altstadt



Bilder: Nizza, Place Garibaldi, im piemontesischen Stil gebaut.

Zu Giuseppe Garibaldi: In sehr vielen grossen italienischen Städten gibt es eine Piazza Garibaldi und eine Statue von ihm. Weshalb auch in Nizza?

Er war dort 1807 geboren worden. Garibaldi war ein Guerillakämpfer und Protagonist der italienischen Einigungsbewegung, nahm 1834 an einem Aufstand im Piemont teil. Nach dessen Scheitern wurde er zum Tod verurteilt und floh nach Lateinamerika. Er beteiligte sich in Brasilien an der Revolution und an Unruhen in Uruguay. 1848 kehrte er nach Europa zurück und beteiligte sich u. a. an den Unabhängigkeitskriegen gegen Österreich. 1849, im Rahmen der Römischen Republik, war er Anführer der Revolutionsarmee gegen französische Truppen, die den geflohenen Papst Pius IX unterstützten. Er war ferner an Eroberungen Siziliens und Neapels beteiligt, und noch vieles mehr. Er starb 1882 auf Caprera.





Im Hafen von Nizza: Die MF (NT) „Sardinia Vera“
Länge 118 m, Geschwindigkeit 19 Knoten (35 km/h), sie fasst 1400 Passagiere und 450 Autos



An Bord der MF (NT) „Sardinia Vera“, beim Auslaufen aus dem Hafen von Nizza. Die Fähre im Hintergrund fasst 2100 Passagiere und bis 650 Autos.



„Alle Maschinen volle Kraft voraus“ nimmt das Fährschiff Kurs auf Korsika, mit dem Ziel: Der Hafen von Calvi. Distanz rund 177 km, Fahrzeit 5 $\frac{3}{4}$ Stunden. Die Küste ist schon weit entfernt. Zum Zeitpunkt der Aufnahme war nirgends mehr Land in Sicht.

4. Die Insel Korsika

Korsika



Die Länge der Insel misst 184 km, die grösste Breite ist etwa 85 km. Auf der linken Karte sehen wir die Trennlinie zwischen den beiden heutigen Departementen 2A und 2B sowie das Haupt-Strassennetz, auf der rechten Karte die Eisenbahnlinien.



Fläche Korsikas: 8'680 km², Einwohnerzahl: 307'000., die Hauptstadt der Insel ist Ajaccio. Korsika ist eine Region Frankreichs und besteht aus 2 Departementen „Haute-Corse“ (2B), mit Hauptstadt Bastia (44'000 Einwohner) und „Corse-du-Sud“ (2A), mit Hauptstadt Ajaccio (heute 65'000, 1975 42'000 Einwohner). Alle andern Städte weisen Einwohnerzahlen von unter 10'000 auf.

Das gebirgige Korsika (höchster Berg ist 2710 m ü m) ist 177 km von der Côte-d'Azur, 85 km von der Toskana (bei Livorno) und nur 12 km von Sardinien entfernt. Mit letzterer Insel zusammen bildet es, geologisch gesehen, eine eigene, von den kontinentalen Platten unabhängige Erd-Platte.

Die frühgeschichtliche Zeit erinnert an die der Provence. Älteste, nachgewiesene Besiedlungen gehen auf 6500 v. Chr. zurück.

780 v. Chr. sollen Etrusker die Insel bewohnt haben, gefolgt von den Griechen, die der Insel den Namen Cynros gaben. Doch seit den nachfolgenden Römern wurde die Insel mit dem heutigen Namen Corsica benannt.

Auch hier war die Geschichte im Mittelalter und Ausgangs davon sehr bewegt und zeigt Zusammenhänge auf, die für weite Teile des Mittelmeerraumes und Europas galten. So gab es z.B. 725 eine Invasion der Lombarden, die die Insel ihrerseits 774, unter der Herrschaft Karls dem Grossen, der dann auch König der Lombardei wurde, an die Päpste und damit an die Kirche abgaben. Letztere hatten Korsika Jahrhunderte lang unter ihrer Gewalt. 1347 entschieden sich die Genuesen zu einer Besetzung der gesamten Insel. Nach Aufständen der korsischen Bevölkerung wurde 1738 in Fontainebleau ein Vertrag zwischen Frankreich und den Genuesen, zweck Entsendung von Truppen, unterzeichnet. Zwischen 1755 und 1769 versuchte Pascal Paoli Korsika in die Unabhängigkeit zu führen, doch im Versailler Vertrag von 1768 übergaben die Genuesen Korsika an Frankreich. Nach der französischen Revolution 1789 entschied die Nationalversammlung, dass Korsika zu Frankreich gehöre.

Die beiden Weltkriege verschonten auch Korsika in keiner Weise, doch wurde die Insel am 8. Oktober 1943 das erste befreite Gebiet Frankreichs.

Dass die Zugehörigkeit Korsikas zu Frankreich vor und Nachteile hat, bleibt bis in unsere Tage eine Tatsache.



Eine knappe Stunde vor Calvi ergibt sich dieses Bild. Leider verhinderte starker Dunst eine klare Sicht. Man sagt, dass Korsika in Wirklichkeit ein Gebirge sei, das im Meer steht. Dies bestätigt sich insbesondere mit Blick auf die Nordküste der sogenannten Balagne, deren grösste Stadt Calvi ist.



Die Fähre nähert sich der Zitadelle von Calvi, einer früher genuesischen Stadt. Unbestätigten Quellen zufolge, soll hier der Geburtsort des Genuesen Cristoforo Colombo, dem Wiederentdecker Amerikas, gewesen sein. An der Rue Colombo steht auf einem Schild: „*Ici est né, en 1441, Christophe Colomb, immortalisé par la découverte du Nouveau Monde, alors que Calvi était sous la domination génoise.*“



Die MF „Sardinia Vera“ im Hafen von Calvi. Der links sichtbare Turm gehörte zu den Befestigungen der Stadt aus der Genueser Zeit. Heute hat Calvi 5‘000 Einwohner.



Aussicht von einer Dachterrasse aus, auf neuere Stadtteile von Calvi. Im Hintergrund der Monte Cinto mit 848 m ü M.



Sicht in andere Teile der Stadt: Der „Yacht“-Hafen und der Strand. Die Berge links im Hintergrund messen teilweise bereits über 2000 m ü M.



Die Fahrt von Calvi nach Basta begann, infolge Unterbruchs der Bahn, zuerst mit dem Bus. Bei einem Zwischenhalt in Ile Rouse gelangen u.a. diese Aufnahmen. Links oben der Bahnhof der CFC (Chemins de Fer de la Corse), links unten Sicht auf den Strand und die Insel Ile Rouse selbst, auf welcher ein Leuchtturm und ein alter Befestigungsturm stehen.



Die korsischen Eisenbahnen wurden nach 1983, durch den damaligen Verkehrsminister unter der Präsidentschaft von François Mitterand, endlich von der SNCF, der französischen Staatsbahn, übernommen, also verstaatlicht. Danach setzte ein massives Erneuerungs- und Modernisierungsprogramm ein, das auch heute noch nicht abgeschlossen ist.



Während des Aufenthalts in Ponte Leccia, bot sich Gelegenheit, die modernisierten Infrastrukturen der korsischen Eisenbahnen etwas näher anzuschauen. In diesem Bahnhof verzweigen sich die Haupt-Linie Basta – Corte – Ajaccio und die Linie Bastia – Ile Rousse – Calvi. Der Gleiszustand ist hervorragend gut. Der auf dem oberen Foto sichtbare Zug fährt in Richtung Ajaccio. Diese Fahrzeugserie wurde unter dem Regime der SNCF in den Achtzigerjahren beschafft und stellte damals einen grossen Fortschritt dar. Das untere Bild zeigt einen bereits alten Schriftzug, der auf einen Nebengebäude des Bahnhofs aufgesprayt worden war. Zu diesem, für Korsika wichtigen Thema nachfolgend ein paar Worte.



Was die Autonomisten, berechtigt oder nicht, nach deren Radikalisierung ab 1965 beklagten: Die Insel sei in einer isolierten Situation, technisch rückständig, zu wenig Strassen ...(!), schwierige und teure Verbindungen mit dem Kontinent, mittelmässige sanitäre Einrichtungen, keine Universität, uvm. 1976 wurde die FLNC gegründet.

Doch, wie schon bei der Eisenbahn erwähnt, traten nach 1981 Besserungen ein. So wurde in diesem Jahr die Universität von Corte, die es zu Zeiten Pascal Paolis schon einmal gab, wieder eröffnet. Die Regierungen unter François Mitterand hatten die notwendige politische Intelligenz, auf die Bedürfnisse der Korsen einzugehen. Von den eingeleiteten Regionalisierungen in ganz Frankreich hatte Korsika besonders viel abbekommen. Unter dem Begriff in korsischer Sprache

„Cullettività Territoriale di Corsica“

(Französisch: „Collectivité Territoriale de Corse“, was auf Deutsch soviel heisst wie „Territorial-Gemeinschaft Korsikas“.), erhielt diese Insel als Region 1991 eine weitgehende Autonomie von Frankreich. Dieser Sonderstatus ist so weitreichend, wie derjenige der französischen Überseegebiete und demnach wesentlich autonomer als die Regionen und Departemente des Mutterlands. Der Präsident des Regionalrats ist Paul Giacobbi von der PRG. Dominique Bucchini (PCF) ist Vorsitzender des Assemblée de Corse (Regionalparlament). Beide zwischen 2010 und 2014.

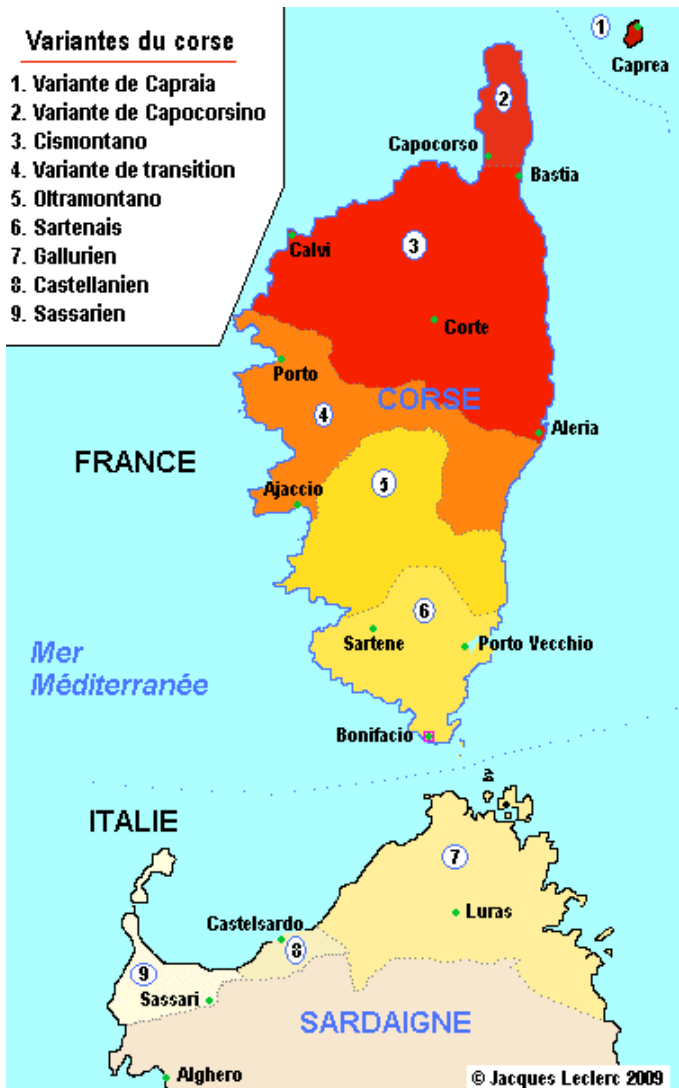
Zur korsischen Sprache: In den Schulen wurde korsisch als Freifach bereits eingeführt. Die gegenwärtige Regionalpolitik möchte korsisch als offizielle (Amt-) Sprache einführen. Etwas ähnliches gibt es in Spanien mit der katalanischen Sprache mit Zentrum Barcelona.



Collectivité
Territoriale
de Corse

Herkunft und Ausdrucksweise der korsischen Sprache:

Sie basiert auf dem Latein und ist dem Italienischen näher als dem Französischen. Nicht in allen Teilregionen oder Städten Korsikas werden jedoch dieselben korsischen Sprachen, die auch Gemeinsamkeiten mit gewissen sardinischen Sprachen haben, gesprochen. Es gibt demnach Varianten, die bis nach Sardinien reichen. In Bonifacio wird ein genuesischer Dialekt gesprochen.



Kulinarisches: Da denke ich, dass verschiedene Einflüsse eine Rolle spielen. Naheliegender weise wird viel aus dem Meer gegessen. Die Fischsuppe z.B. gibt es zwar auch in der Provence. Aber es gibt auch viele landwirtschaftliche Produkte, da Korsika vor allem ein Agrargebiet ist. Die italienischen Einflüsse, die Pasta (les nouilles) und die Pizza z.B., sind ebenfalls äusserst verbreitet. Bekannt ist natürlich auch die Polenta. Es gibt einen eigenständigen Weinbau und eigene Brauereien. Am bekanntesten ist das Bier „Pietra“, das aus Kastanien gebraut wird. Das Angebot reicht bis zu eigenen Mineralwassern oder einer köstlichen „Limunata“.

Wovon leben die Korsen? Wie soeben gesagt, gibt es vor allem die Landwirtschaft, aber auch den Tourismus. Der industrielle Sektor ist wenig ausgebaut. Es können jedoch zunehmend administrative Bereiche beobachtet werden. Es gibt ferner Arbeitsplätze im Bereich Verkehr (Seehäfen, Flughäfen, Eisenbahn, Autogaragen..., usw.) sowie in der Sparte Lebensmittel und Detailhandel.

Energie: Elektrizität wird durch 2 thermische Kraftwerke erzeugt. Ich sah auch ein Sonnenkraftwerk. Es existiert zudem Wasserkraft sowie eine Verbindung mit dem Netz v. Sardinien.

Rue du CHIOSTRO
Carrughju di
U CHJOSTRU



Auf der Zitadelle von Bastia:
Kathedrale und historisches Museum.
Zweisprachiges Strassenschild





Bastia:

Aussicht von der Zitadelle auf den neuen Hafen mit Fähre sowie den alten Hafen (vieux port) mit den Segelbooten, die hier natürlich auch nicht alle vermögen, und die dahinterliegende Altstadt.





Auf der Zitadelle von Bastia



Bastia: In der, hinter dem alten Hafen gelegenen, Altstadt. Rechts: neuer Zug der CFC im Bahnhof.



Unterwegs auf der 157,5 km langen Bahnstrecke von Bastia nach Ajaccio: Der Bahnhof von Vivario auf 617 m ü M, vom fahrenden Zug aus aufgenommen. Das Dorf Vivario selbst kann nur mit einem 15 minütigen Fussmarsch erreicht werden. Der höchste Punkt der Strecke liegt am Scheiteltunnel bei Vizzanova auf immerhin 905,6 m ü M.



Vom Zug aus gesehen: Der Berg im Hintergrund ist sehr wahrscheinlich der Monte-Rotondo mit einer Höhe 2622 m ü M. Der höchste Berg der Insel heisst Monte-Cinto mit 2710 m ü M.



Nach Ankunft in Ajaccio, das korsisch Aiacciu heisst: Bahnhof, Teil der Altstadt und Strand. Auf dem Bild oben rechts in ein zweisprachiges Hinweisschild nach Bonifacio zu sehen. Am nächsten Morgen wird mich ein Linien-Bus über Porto Vecchio in 4-stündiger Fahrt dorthin bringen. Bonifacio heisst auf korsisch Bunifaziu.



Bonifacio mit seiner befestigten Oberstadt, die zugleich Altstadt ist und mit seinen Befestigungen, die genuesische Vergangenheit sehr eindrücklich und sichtbar werden lässt. Der Hafen ist in einer fjord ähnlichen Bucht angelegt. Siehe nächste Folie! Bild: Ein Ausflugsboot kehrt zurück.

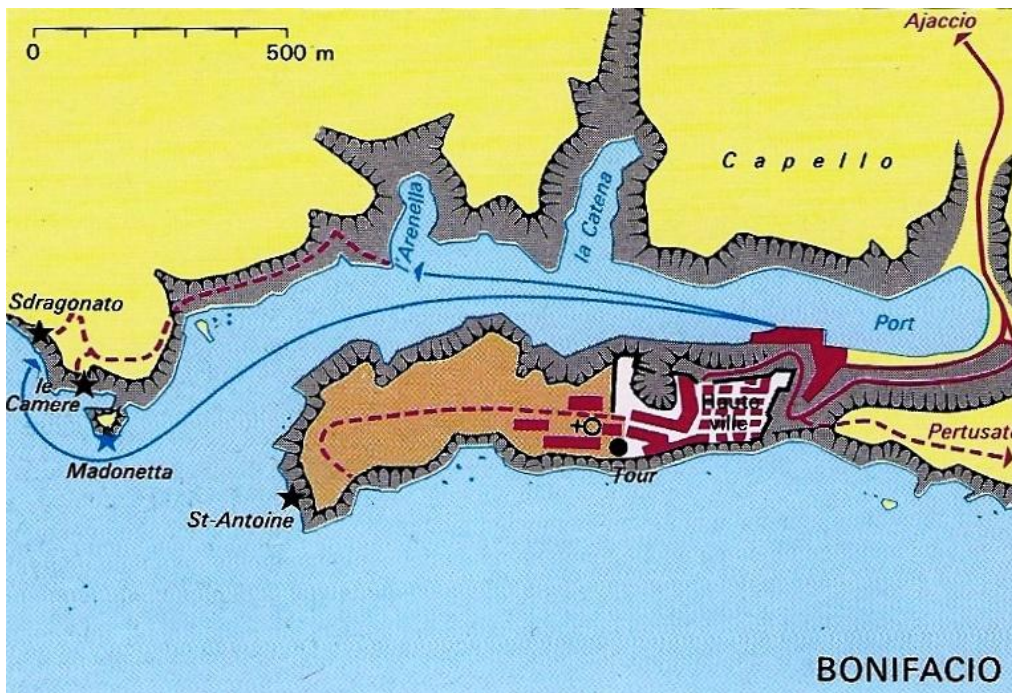


Persönlichen Eindrücken zufolge sind Bonifacio und Calvi, im Vergleich zu den andern Städten Korsikas, die ich besuchte, die Touristischsten.

Es treffen hier reichste und wohlhabende Touristen auf Touristen aus sozial eher bescheideneren Schichten. Letztere sind zahlenmässig aber in der Überzahl. Unter den Ersteren verstehe ich z.B. Besitzer von grossen Segelbooten bis zu protzigen Superyachten und ähnlichen Objekten. Das Geld, das den einen fehlt, haben die andern im Überfluss. Diese Tatsachen sind natürlich nicht neu.

Zurück zu Bonifacio:

Oberes Bild: Die Sicht von der Oberstadt runter zu der fjordartigen Bucht, zeigt in etwa die Stelle beim Seitenarm „La Catena“, siehe untenstehender Plan! Die Oberstadt befindet sich also auf einer felsigen Halbinsel. An der Stelle bei der „Port“ steht, entstand die Aufnahme der vorherigen Folie. Die berühmten, auf überhängenden Felsen erbauten Häuser sind auf dem Plan unten, rechts des „Tour“, angeordnet.





Spaziergang in der Oberstadt von Bonifacio. Genuesische Befestigungsmauern geben der Stadt das typische Gepräge.

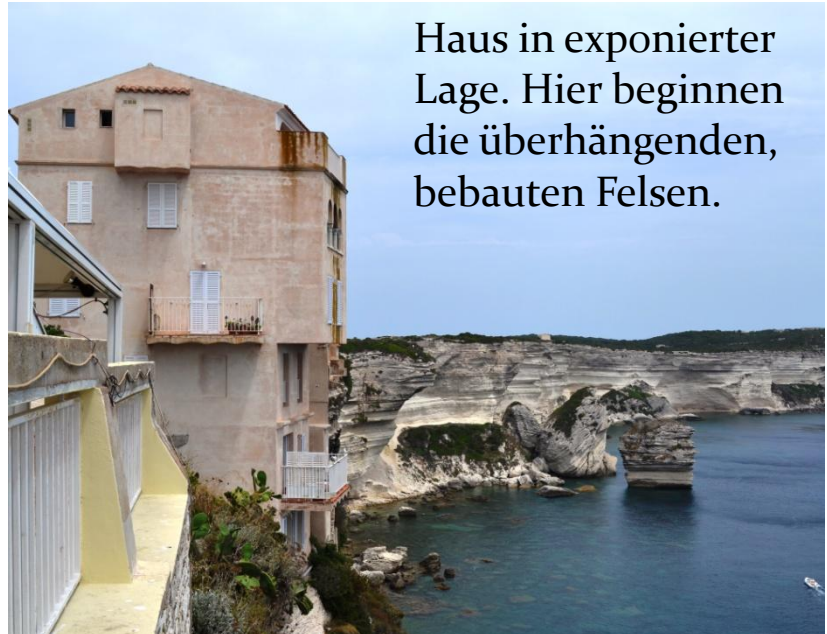
Sicht von Korsika aus auf Sardinien



Vom Wind in Jahrtausenden bearbeitete Kalkfelsen bei Bonifacio



Haus in exponierter Lage. Hier beginnen die überhängenden, bebauten Felsen.





Bonifacio aus anderer Perspektive: Vom Vorplatz des Hafens der Autofähren in Richtung Sardinien aus gesehen. Immer wieder beeindruckend sind die Befestigungsmauern der Genuesen aus dem 14. bis 16. Jahrhundert. Ein Teil davon kann aber auch als Stützmauern gegen das Abgleiten des Abhangs und damit gegen das Abstürzen der Häuser angesehen werden.



Ausfahrt mit der MF (NT) „Giraglia“ aus dem Hafen und der Fjord artigen Bucht von Bonifacio. Rechts, unterhalb den Befestigungen, ist die Anlegestelle der Fährschiffe zu sehen.



Dieser eindruckliche Abschnitt mit den, auf überhängenden Felsen gebauten, Häusern, kann nur von einem Schiff aus betrachtet werden.



Links: Bilder während der Überfahrt von Bonifacio (Korsika) nach Santa Teresa-di-Gallura (Sardinien). Auf dem oberen Bild ist die Küste Korsikas sichtbar. Unteres Bild: Das Fährschiff der Gegenrichtung. Oben, rechts: Am Dorfrand von Santa Teresa-di-Gallura, Warten auf den „Autopullman“ nach Sassari.

5. Die Insel Sardinien

Sardinien

0 10 20 30 40 50 km



Linke Karte: Sardinien, nördlicher Teil, rechte Karte: Das Eisenbahnnetz. Rot (FS-Italia) und blau (FdS / ARST) sind regelmässig befahrene Strecken. Grün: „Trenini verdi“ und gelb: Eingestellte Linien

RETE FERROVIARIA DELLA SARDEGNA (rete pubblica)

- Red line: Rete Ferrovie dello Stato
- Red line: Binario singolo
- Red line: Doppio binario
- Blue line: Rete Scartamento ridotto Ferrovie della Sardegna
- Green line: Linee della tranvia/metropolitana leggera (doppio binario)
- Green line: Linee Turistiche (Trenino Verde)
- Yellow line: Linee Chiuse e Smanettate



Fläche Sardinien: 24'090 km², damit fast 3 mal grösser als diejenige Korsikas, Einwohnerzahl: 1'675'400, die Hauptstadt der Insel ist Gagliari mit 157'000 Einwohnern. Zweitgrösste Stadt ist Sassari mit 130'000 Einwohnern. Sardinien ist eine Region Italiens und in 8 Provinzen aufgeteilt. Diese Insel ist etwas weniger gebirgig als Korsika. Dennoch weist der höchste Berg Punta La Marmora immerhin 1834 m ü M auf. Sardinien ist 190 km vom italienischen Festland entfernt. Die Distanz zu Korsika beträgt 12 km und jene zu Tunesien 184 km. Die grösste Länge der Insel beträgt etwa 270 km, die Breite 146 km.

Auch hier erinnert die frühgeschichtliche Zeit an diejenige ihrer Schwesterinsel Korsika. Generell sind auch in Sardinien grosse Einflüsse aus allen Regionen des gesamten Mittelmehrraums spürbar. Die ersten nachgewiesenen Besiedlungen gehen auf die gleichen Zeiträume zurück. Es gab ein paar Jahrhunderte v. Chr. Einflüsse aus den ägäischen Meer (z.B. die griechischen Inseln), gefolgt von den Römern. Ebenso haben wir etwas über die Verhältnisse aus der Zeit des Mittelalters bereits „mitbekommen“ (z.B. Königreich Savoyen, bzw. Sardinien). Deshalb werde ich hier, um Wiederholungen zu vermeiden, nicht näher darauf eingehen.

Es gibt aber zwei spezifische, geschichtliche Hintergründe, die für Sardinien oder Teile davon eine grosse Rolle spielten und die auch bei einer, zugegeben eher oberflächlichen Betrachtung, nicht ausser Acht gelassen werden dürften:

• **Die Nuraghen:**

• Dies sind turmartige, konische Rundbauten aus prähistorischer, frühgeschichtlicher Zeit. Sie wurden etwa zwischen 1800 – 1500 v. Chr. aus groben Steinen ohne Mörtel erbaut. Auf Sardinien sind heute noch ca. 7000 gut erkennbare Nuraghen, aber auch Überreste davon vorhanden. Sie befinden sich in erster Linie in den westlichen Gebieten und im Zentrum der Insel. Es ist umstritten, woher der Name Nuraghe kommt. Hypothesen darüber existieren wohl. Eine davon: Der Wortstamm „Nur“ bedeutete früher im westlichen Mittelmeer „Hohler Baum“ oder „Höhle“, usw. Dazu gibt es verschiedene Bauformen. Es existiert im Innern meist eine Treppe, die zu einer

Art kleiner Dachterrasse führt, dazu gibt es Nischen, Nebengänge uvm. Es gab auch ganze Nuraghen-Siedlungen, bei denen mehrere Nuraghen zusammengebaut und mit Gängen verbunden wurden.

Im Weiteren ist der damalige Zweck dieser Bauten ungeklärt. Naheliegenderweise könnten sie der Verteidigung gegen Angriffe, vergleichbar mit Burgen, gedient haben. Sie könnten aber auch Grabstätten oder Kultorte gewesen sein. Die Nuraghenkultur dauerte etwa bis ins 15. Jahrhundert v. Chr.





Sardische Landschaft, nördlich von Sassari, vom Bus (Autopullman) aus gesehen. Eine gewisse Trockenheit ist sichtbar.



Links: Sassari, Sirio-Tram der FdS vor dem Bahnhof und Zug der FS-Italia.
Rechts oben: Zug der FdS in Alghero.



„Trenino Catalan“ in Alghero

• Die Katalanen auf Sardinien:

Während ein ansehnlicher Teil der Bevölkerung Sardinien noch einen „Dialekt“, die sardische Sprache, ein Abkömmling des Lateinischen, spricht, ist die Amtssprache und auch die meistgesprochene Sprache Italienisch. Interessanterweise genießt die sardische Sprache noch nicht den Status einer Amtssprache, obwohl es in Italien Regionen gibt, in denen andere Sprachen amtlich sind (z.B. im Südtirol (Deutsch), im Aostatal (Französisch) oder in Teilen der Puglia (Griechisch)).

Ein spezieller Fall ist das Katalanische in der nordwestlichen Stadt **Alghero** (über 41'000 Einwohner) mit ihrem sehr schönen, mittelalterlichen Stadtkern. Sie wurde 1354 durch die Katalanen erobert. Noch heute spricht ein beachtlicher Teil der Bevölkerung die katalanische Sprache, also dieselbe wie in Barcelona, Mallorca und Teilen Frankreichs (Perpignan und Pyrenäen). In der Altstadt sind die Strassenschilder, ähnlich wie wir das in Korsika gesehen haben, zweisprachig: Italienisch und Katalanisch. Trotzdem ist auch diese Sprache nicht Amtssprache. Alghero heisst auf katalanisch **L' Alguer** und auf sardisch S' Alighera. Der Zufall wollte es, dass es während meines Aufenthalts in Alghero eine Ausstellung über den katalanischen Künstler und Architekten Gaudí gab.







Die Altstadt von Alghero, auf der Nordseite



Auf der Südseite



Die Stadt ist nahe ans Meer gebaut und durch ein hohe Mauern geschützt.



Alghero, Stadt der zahlreichen engen Gassen



Se apprezzi l'arte dai un contributo, grazie! Wenn du die Kunst liebst, gib einen Beitrag, danke!
Help free art to make a better world, thank you! Hilfe der freien Kunst für eine bessere Welt, danke!

Kulinarisches Sardinien:

Bleiben wir noch einen Moment in Alghero. Auch auf der Speisekarte ist die katalanische Kultur nicht zu übersehen: Paella ist hier überall anzutreffen. Daneben gibt es (nebst Spezialitäten aus dem Inselinnern, wie Schafskäse, oder aus der Küste, wie Meeresfrüchte) vieles, das die italienische Küche auch sonst anzubieten hat.

Es gibt sardisches, sehr bekömmliches Bier, aus Mais gebraut, das den Namen „Ichnusa“ trägt. Wein aus Sardinien und viele weitere Getränke aus lokaler Produktion sind ein Genuss.

Sardische Musik, Tanz

Erstmals komme ich in meinem Vortrag über Musik zu sprechen. Nun versuche ich, bei Sardinien das Thema doch noch anzugehen.

Fotos / Bilder aus Internet, bzw. aus Buch

Traditionelle Musik aus Sardinien wird meist mit Drehorgel, Akkordeon und Hirtenflöten gespielt. Nachdem diese Kultur eine Zeitlang zu verschwinden schien, trat sie seit etwa 1990 wieder vermehrt in Erscheinung. Auch Gitarren und andere Instrumente sowie Gesang sind klar Bestandteil der regionalen Musik.





Ein moderner Zug der FS im Bahnhof der etwas einsamen Stadt Macomer (10'000 Einw.), die sich fast im Zentrum der Insel und auf etwa 600 m ü M befindet. Der Zug trägt, nebst seiner technischen Bezeichnung und der Serienbezeichnung, Aln 502, den Namen „Minuetto“.

Wirtschaft, Verkehr:

Der Tourismus spielt eine bedeutende Rolle, jedoch gibt es daneben, nebst Lebensmittelproduktion vor allem auch die Erdölindustrie. Auch weitere Industriezweige, im Bereich der Elektronik etwa oder der Feinmechanik, sind vorhanden. Es gibt Kohlevorkommen und verschiedene Erze. Als Tourist unübersehbar und für Sardinien offenbar typisch, wird Kork in verschiedenen Formen, oft als Souvenir, produziert. Wie überall gibt es dennoch Arbeitslosigkeit in 2-stelligen Prozentzahlen. Dass es verschiedene Eisenbahnnetze gibt, wurde schon erwähnt. Die FS-Italia betreiben ein intaktes Normalspurnetz. Bis vor einigen Jahren gab es Eisenbahnfähren zwischen Golfo Aranci und Civita-vecchia. Sie dienten dem Güterverkehr. Seither gibt es auf dem Insel-Streckennetz keinen Güterverkehr mehr, da er offenbar nur in Zusammenhang mit dem Festland sinnvoll war... Es entstand ein riesiger Gütertransport auf der Strasse. Die verbliebenen Schmalspurbahnen und alle Überland-Buslinien wurden in einer Gesellschaft ARST zusammengefasst. Das Netz des öV ist insgesamt recht engmaschig. Trotzdem ist das Auto auch in Sardinien das meistbenutzte Verkehrsmittel.

Energie: Wie in Korsika, mit dessen Stromnetz Sardinien verbunden ist, wird Strom zur Hauptsache in Thermischen Kraftwerken und selten auch mit Wasserkraft erzeugt. Es gibt auf Sardinien (und in ganz Italien) keine AKW's.

Politik, Bildung:

In den beiden Ländern Italien und Frankreich trifft man nicht selten und in aller Selbstverständlichkeit auf Strassennamen und andere Hinweise, die einen an Politiker oder Ereignisse aus früherer Zeit erinnern. So spazierte ich in Santa Teresa-di-Gallura durch eine Via Berlinguer (PCI), oder ich traf in Olbia ein (modernes) „Caffè Stalingrado“ an. Trotzdem wurde bei den letzten Regionalwahlen Sardiniens 2009 ein katastrophaler Anhänger der Partei Berlusconis als Regionalpräsident gewählt. Politisch ist die Bevölkerung auch hier gespalten.

In Sardinien gibt es zwei Universitäten: Gagliari und Sassari.



Auf der Fahrt von Macomer mit dem „Trenino verde“ nach Bosa Marina. Wir befinden uns hier auf einer von Bergen umgebenen Hochebene.



Plötzlich ändert sich das Landschaftsbild. Der Zug wendet sich nun in mehreren Schlaufen auf Meereshöhe hinunter. Der Strand von Bosa Marina wird sichtbar.



Der kleine, ruhige Hafen von Bosa Marina in äusserst schöner Landschaft.



Weil es in Sardinien sehr oft windet, sind auffallend viele Bäume, wie diese Pinien in einem Gässlein von Bosa Marina, schief gewachsen.



Diese Pinien sind schon beinahe in horizontaler Lage. Es sieht fast so aus, als hätte dieser Baum das Auto etwas zurecht gedrückt.



Doch es gibt auch noch die Eisenbahn. Ein „Trenino verde“ kehrt von einem Kurzausflug nach Bosa Marina zurück und steht danach zur Rückfahrt nach Macomer bereit.

6. Die Rückreise auf das Festland



Zwischen Macomer und Olbia, aus dem Zug fotografiert



Die Rückfahrt von Olbia nach Civitavecchia erfolgte auf der MF (NT) „Nuraghes“. (Bilder aus Zeitgründen aus Internet). Die Fähre hat eine Länge von 214 m, sie fasst 3000 Passagiere und 1085 Autos. Die Geschwindigkeit beträgt 30.5 Knoten (= 56 km/h), sie wurde 2004 in Castellamare-di-Stabia (bei Neapel) gebaut.

Fotos aus Internet



Auf der MF „Nuraghes“: Eine Viertelstunde nach Auslaufen aus dem Hafen von Olbia



Auch nach einer halben Stunde sind immer noch vorgelagerte, felsige Inseln Sardiniens zu sehen.



Oben:
Begegnung auf
offenem Meer.
Beide Fähren fahren
in die gleiche
Richtung, jedoch
mit verschiedenen
Geschwindigkeiten.



Unten:
Am Horizont ist
Land bereits knapp
zu erkennen.



Das Einlaufen in den Hafen von Civitavecchia, wurde der MF „Nuraghes“, die nach genauem Fahrplan fährt, während einer guten halben Stunde verweigert, bis dieses Kreuzfahrtschiff auslief.



MS „Celebrity Equinox“: Der Reichtum ist unterwegs und hat immer Vortritt!

Reicher Mann und armer Mann standen da und sah'n sich an. Da sagt der Arme bleich: 'Wär ich nicht arm, wärst du nicht reich.'

(Berthold Brecht)