



Ein Tempel fürs Tempo

Englands schönste Kathedralen sind dem Aufbrechen und dem Ankommen gewidmet: Vor 200 Jahren begann die Geschichte von Londons Bahnhöfen. Heute sind sie faszinierender als je zuvor

Von Susanne Kippenberger

Lange Zeit hat Rachel Kolsky, die in ihrem früheren Leben Bibliothekarin war, auf eigene Faust Führungen durch Londons Bahnhöfe angeboten; jetzt macht sie es offiziell im Auftrag von Network Rail. Im eben vergangenen Jahr wurde der 200. Geburtstag der britischen Bahn gefeiert: Am 27. September 1825 startete die erste dampfgetriebene Verbindung Stockton and Darlington in Yorkshire, es war der Beginn einer Revolution, die die Welt im Allgemeinen und London im Besonderen umkrempelte und den Tourismus für die breite Bevölkerung erst erfand.

Dabei war die britische Bahn kein staatliches Infrastrukturprojekt, sie war von Anfang an ein Geschäft. Für einige Big Business, für andere eher ein Small Business, und oft genug: no business at all. Dennoch stürzten sich Investoren im 19. Jahrhundert auf das neue Verkehrsmittel, das in die Zukunft zu fliegen schien. Private Bahngesellschaften sprangen aus dem Boden wie heute Start-ups, oft genug betrieben Konkurrenten sogar parallele Strecken. Erst nach dem Ersten Weltkrieg kam etwas Ordnung ins Kudelmuddel, und die immer noch 120 verschiedenen Gesellschaften wurden zu den so genannten Big Four gebündelt.

Die Pioniere sahen alle im Norden, schließlich war die Eisenbahn ein Produkt der dort boomenden Industrie, die sie weiter befeuerte – und von der sie befeuert wurde: Ohne Kohle ging gar nichts. Den Schienen ließen die Eisenbahngesellschaften bald Bahnhöfe folgen, auch hier oft konkurrierende, die di-

So entstanden Denkmäler der Prestigearchitektur und Ingenieurskunst, verbunden mit eigenen Hotels – Showpieces, mit denen die Gesellschaften sich häufig übernahmen und die mit Hunder-ten von Zimmern alles übertrafen, was es bis dahin an Luxus gab. Das Midland Grand Hotel an St. Pancras Station etwa, das prächtigste von allen, richtete sogar eine eigene Raucherlounge nur für Damen ein. Zunächst hinkte London noch

A photograph of Paddington Station in London. The image is taken from a platform looking towards the main concourse. On the left, the large, dark bronze statue of Paddington Bear is visible, sitting on a large, weathered metal suitcase. In the background, the ornate clock tower is visible, and the station's vaulted ceiling and glass roof are prominent. A digital sign on the right side of the platform displays the text "Welcome to Paddington Station" and the time "13:34:35". A person in a blue jacket and backpack is walking away from the camera on the platform. A train is visible on the right side of the platform. The platform floor is made of large, light-colored tiles.

Eisenbahnhistoriker Jeffrey Richards und John M. MacKenzie; der moderne Mensch dagegen entwerfe seine Bahnhöfe „nach dem Muster von Einkaufszentren und Büroblöcken.“ Paddington Station hat beide Gesichter, ein modernes und ein historisches. Letzteres ist das Meisterwerk jenes Ingenieurs, der so ungewöhnlich war wie sein Name: Isambard Kingdom Brunel. Seinen Bau von 1854 beschrieb er selber treffend als „kein Außen, nur Innen und alles überdacht“.

Als Vorbild für die imposante Konstruktion diente der Crystal Palace, jener legendäre Bau der großen Weltausstellung von 1851, zu der Millionen von Briten mit der Bahn anreisten und der bei einem Brand 1936 zerstört wurde. Paddington Station dagegen kann man bis heute bewundern. Hier aus dem Zug zu steigen, „ist eine der dramatischsten Ar-

ten, in London anzukommen“, schreibt Oliver Green in seinem als Reiseführer empfehlenswerten Büchlein „London's Railway Stations“. Und zur Begrüßung wartet Paddington, der Bär, der hier ja bekanntlich aus dem finstersten Peru angekommen ist.

Vergessen sind heute die Zeiten, da Züge im Land ihrer Pioniere als überholtes Relikt des 19. Jahrhundert galten und allein das Auto als Verkehrsmittel der Zukunft gefeiert wurde. In den Sechzigerjahren wurden die heruntergekommenen Stationen ebenso wie die defizitären Strecken mit der Axt saniert, fast 2400 Bahnhöfe geschlossen und rund 8000 Kilometer Schienen, dazu legte man ein knappes Drittel des Schienennetzes still.

Mittlerweile sind die Fahrgastzahlen in Großbritannien explodiert – allein

zwischen Mitte der Neunzigerjahre und dem Beginn der Pandemie haben sie sich verdoppelt. Im 21. Jahrhundert wurden die Bahnhöfe mit hinlänglichem Fingerspitzengefühl restauriert und modernisiert sowie Milliarden investiert. Nie sahen die Bahnhöfe besser aus als heute (auch wenn noch immer oft genug spätere Einbauten den Blick versperren). Befreit vom Dreck und Krach des Dampflokomotivzeitalters, dem nur Nostalgiker hinterhertrauern, sind die hohen Dächer jetzt tatsächlich transparent.

Allein die historischen Bahnhofsuhrnen sind einen Besuch wert, erinnern sie doch daran, dass es ohne den Zugverkehr keine Einführung der einheitlichen Zeit gegeben hätte. Schon aus ganz praktischen Gründen lohnt sich der Besuch der Londoner Bahnhöfe für Reisende, die Unterschlupf bieten, wenn es draußen schüttet oder schneit. Erschöpft vom Sightseeing, kann man sich auf die langen geschwungenen Holzbänke plumpsen lassen, die inzwischen zum Markenzeichen vieler Stationen gehören, und Leute beobachten. In welcher anderen Sehenswürdigkeit erlebt man schon so viele Einheimische? Wie auf einer Bühne bewegen sie sich vor einem durch die Hallen. Und wer dringend mal muss: Große saubere Toilettenanlagen, noch dazu gratis, gehören ebenso zur Grundausstattung wie Trinkwasserzapfanlagen.

Natürlich wird auch Stärkeres serviert. Wer von der Bishopsgate zur Liverpool Street Station kommt, dem meistfrequentierten Bahnhof im ganzen Land, wird am frühen Abend von einer trinkenden Meute und ohrenbetäubendem Lärm empfangen. Hamilton Hall gehört zwar zu einer großen Kette, Wetherspoon, doch das Feierabendbier (oder zwei oder drei oder vier) wird hier in besonders fürstlichem Ambiente gekippt:

Fortsetzung auf der folgenden Seite

PHÄNOMENOLOGIE



DER OHRWURM

VON LENZ KOPPELSTÄTTER

Es gibt Menschen, für die besteht steht steht Urlaub vor allem darin, die Luft anzuhalten. Die zehn Tage, zwei Wochen, unfallfrei hinter sich zu bringen. Überlebenstourismus! Sich keine Lebensmittelvergiftung einfangen, bei keiner Sehenswürdigkeit zu lange anstehen, von keinem Taxifahrer um ein paar fremde Münzen betrogen werden. Bloß heil wieder nach Hause kommen, Ausatmen. *Mission accomplished.*

Es gibt andererseits Menschen, zu denen man gerne zählen möchte, die im Urlaub versuchen, möglichst tief einzutauchen in das Land, in das die Reise geht. Bloß nicht als der zurückkommen, als der man losgereist ist. Dann wäre doch alles umsonst gewesen. Mit allen Sinnen das Fremde aufsaugen. Das beginnt beim Kofferpacken, zum Beispiel vor dem Abflug nach Mauritius: Was die da wohl tragen? Googeln. Die weißen Leinenhemden einpacken, die beigen Leinenhosen, die Palmblättersandalen. Sich noch schnell die Eckpfeiler der Inselgeschichte einprägen: 1598 von den Niederländern entdeckt, 1715 von den Franzosen zum Sklaveneiland gemacht, 1810 von den Briten erobert, 1968: Unabhängigkeit.

Nächster Schritt: sich einen Ort suchen, den der die Luft anhaltende Überlebenstourist sicher nicht auf der Liste hat. Die Champ de Mars in Port Louis beispielsweise, die älteste Pferderennbahn der Südhalbkugel. Abschließend: traditionelle Gerichte notieren, die unbedingt probiert werden müssen. Schließlich nach der Landung: Taxi nehmen. Niemals einen Mietwagen buchen. Weil Taxifahrer viel quatschen – und, zumindest wenn man ihnen Trinkgeld verspricht, so tun, als wären sie Buddys. Weil es sich ganz phantastisch anfühlt, auf so einer fremden Insel gleich einen Buddy zu haben. Der Taxibuddy dreht die Musik auf. Reggae. Bob Marley. Raging Fyah. SOJA. Und Seggae – Reggae aus Mauritius. The Prophecy. Mithilfe der Shazam-App eine Playlist erstellen. Musik ist nicht zu vernachlässigen für das vollkommene Eintauchen, für die Transformation vom Touristen zum edlen Reisenden.

edlen Reisenden.
Tage später. Strandspaziergang vor dem Hilton, wo eine der wenigen Suiten, die sich den hiltonschen Kolonialstil bewahrt hat, zu einem Stück Heimat in den Tropen geworden war. Draußen, im Schatten der Palmen, der greise Strandmeister. Weiße abgewetzte Uniform.

Herrlich, hier im Sand zu sitzen, den Blick auf das durchsichtige Wasser geheftet. In den bereits zurückliegenden Inselmomenten schwelgen, die authentischer nicht hätten sein können: Ein Pferderennen hat leider nicht stattgefunden, die dafür gepflanzten 500 Rupien wurden stattdessen in einer urigen Rum-Bar verzehrt, in der doch tatsächlich kein einziger anderer Tourist war. Dholl puri, mauritisches Curry und Palmherzsalat genossen. Die In-Ear-Kopfhörer rein, noch einmal die Mauritius-Playlist hören. Doch der Finger rutscht auf dem Handydisplay aus, schon erklingen aus Versagen die ersten Töne des letzten Skiuflaubs, die Après-Ski-Liste. Didldidldidldidldidüm... am Freitag auf'd Nocht... Sofort aus! Aber: zu spät, Alles kaputt, Rüde aufgetaucht

spät. Alles kaputt. Kude aufgetaucht aus dem Reisetraum.

Denke ich an Mauritius, erscheint mir auch noch ein Jahr später Wolfgang Ambros, in meinem Kopf er-töt seine Skifahrerhymne, die auch mit überlebenstouristischem Luftan-halten nicht weggeht. Schiiifoan, mein Winter-Wonderland-Mauri-tius-Ohrwurm.