



Weihnachten ist vorbei,
aber in der Wandelhalle
von St. Pancras
International Railway
Station geht es immer
noch festlich zu. Wer mit
Bärenfellmütze zusteigen
will, muss den Kopf
einziehen. Unten:
Paddington Bär in
Paddington Station
Fotos Getty (2), Picture Alliance

PHÄNOMENOLOGIE



DER OHRWURM

VON LENZ KOPPELSTÄTTER

Es gibt Menschen, für die besteht steht Urlaub vor allem darin, die Luft anzuhalten. Die zehn Tage, zwei Wochen, unfallfrei hinter sich zu bringen. Überlebenssportunismus! Sich keine Lebensmittelvergiftung einfangen, bei keiner Schenswürdigkeit 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 Eckfeiler 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 Südhälfte. 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.

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.

Herzlich, hier im Sand zu sitzen,
den Blick auf das durchsichtige Was-
ser geheftet. In den bereits zurücklie-
genden Inselmomenten schwelgen,
die authentischer nicht hätten sein
können: Ein Pferderennen hat leider
nicht stattgefunden, die dafür ge-
planten 500 Rupien wurden statdes-
sen in einer unigen Rum-Bar ver-
zehrt, in der doch tatsächlich kein
einziger anderer Tourist war. Dhol-
puri, mauritisches Curry und Palm-
herzsalat genossen. Die In-Ar-
Kophörer rein, noch einmal die
Mauritius-playlist hören. Doch der
Finger rutscht auf dem Handysdisplay
aus, schon erklingen aus Versehen
die ersten Töne des letzten Ski-
urlaubes, die Apres-Ski-Liste. Did-
diddiddiddiddiddiddidm ... am Freitag
auf'd Nocht ... Sofort aus! Aber: zu
spät. Alles kaputt. Rüde aufgetaucht
aus dem Reisetraum.

Denke ich an Mauritius, erscheint mir auch noch ein Jahr später Wolfgang Ambros, in meinem Kopf ertönt seine Skifahrerhymne, die auch mit überlebenstouristischem Luftanhalten nicht weggeht. Schiiifooan, mein Winter-Wonderland-Mauritius-Ohrwurm.

Fortsetzung auf der folgenden Seite



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 Bahnhofsführer 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 Trinkwasserzapf-anlagen.

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:

Rachel ist nicht zu bremsen, die Begeisterung trägt sie fort. Immer ein paar Schritte vorweg, mit wehendem Kapuzenmantel, erstürmt sie Victoria Station, läuft in den Bahnhof und wieder hinaus und drumherum, Treppen rauf und Rolltreppen runter. Zum Trödeln hat sie keine Zeit; die braucht sie, um der kleinen Gruppe all die wunderbaren Details des Bahnhofs zu zeigen, dessen Charme sich nicht auf den ersten Blick offenbart. Die beiden statlichen Eingänge zum Beispiel, die davon zeugen, dass dieser Bahnhof mal aus zwei Bahnhöfen bestand. Oder hier – das Liniennetz aus handgemalten Fliesen, die man endlich wieder freigelegt und restauriert hat, nachdem die Telefonzellen abgebaut worden waren, die den Blick versperrten und die kein Mensch mehr braucht. Die meisten Passanten freilich rennen einfach daran vorbei, um nach Hause, zum Zug, zum Flughafen zu kommen, bloß weg von hier. Schön dumm.

Lange Zeit hat Rachel Kolsky, die in ihrem früheren Leben Bibliothekarin war, auf eigene Faust Führungen durch Londons Bahnhofe 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 und 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 erfind.

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 Verkehrsmitel, das in die Zukunft zu fliegen schien. Private Bahngesellschaften sprossen aus dem Boden wie heute Start-ups, oft genug betrieben Konkurrenten sogar parallele Strecken. Erst nach dem Ersten Weltkrieg kam etwas Ordnung ins Kuddelmuddel, und die immer noch 120 verschiedenen Gesellschaften wurden zu den so genannten Big Four gebündelt.

Die Pioniere saßen 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 direkt nebeneinander errichtet wurden.

So entstanden Denkmäler der Prestigearchitektur und Ingenieurskunst, verbunden mit eigenen Hotels – Showpieces, mit denen die Gesellschaften sich häufig übernahmen und die mit Hunderten 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

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

hinterher; die erste Intercity-Verbindung wurde 1830 zwischen Manchester und Liverpool lanciert. Doch die Hauptstadt holte bald auf, ja übertrumpfte alle anderen. Bis heute hat London zwar keinen Hauptbahnhof, dafür mehr Kopfbahnhöfe als irgendein Ort der Welt, ein gutes Dutzend. Die meisten sind in einem Ring ums Zentrum angesiedelt, weswegen sich zur Besichtigung die Circle-Line-U-Bahn empfiehlt.

Denn auch wenn die Strecken und Bahnhöfe im 19. Jahrhundert alle privat gebaut und betrieben wurden, brauchten die Gesellschaften den Segen des Parlaments. Und das verhinderte, dass Züge ins innerste Herz der Hauptstadt vordrangen und dort womöglich historischen Gebäuden zu nahe rückten oder auch nur den Grundstücken, die den wohlhabenden Abgeordneten selbst gehörten. Bei anderen waren sie weniger zimperlich. Dass mehr als 100.000 Menschen durch den Bau der Londoner Bahnhöfe ihr Zuhause verloren, war kein Hinderungsgrund. Die Armen, die in Slums lebten, wurden einfach vertrieben, und auch sonst wurde alles wegerasiert, was im Weg stand, ob Friedhöfe, Krankenhäuser oder Straßen.

Kathedralen des Industriezeitalters werden die britischen Bahnhofsprachtexemplare gern genannt, deren Beschau (bei freiem Eintritt!) heute ebenso lohnt wie die von Kirchen oder Museen. Und anders als ihre deutschen Pendants, meist Allweltereinkaufszentren mit Gleisanschluss, kann man viele britische Bahnhöfe bis heute als Kinder des Eisenbahnzeitalters erkennen, mit atemberaubend weit gespannten Dächern und hohen gusseisernen Säulen samt verzierten Kapitellen – 800 sind es allein in St. Pancras, die dort Dächer und Bahnsteige tragen.

Oder die maurischen Balkone in Paddington Station! Als Vorbilder für ihre Bahnhöfe nahmen sich die Viktorianer Kathedralen und Paläste, erklären die



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