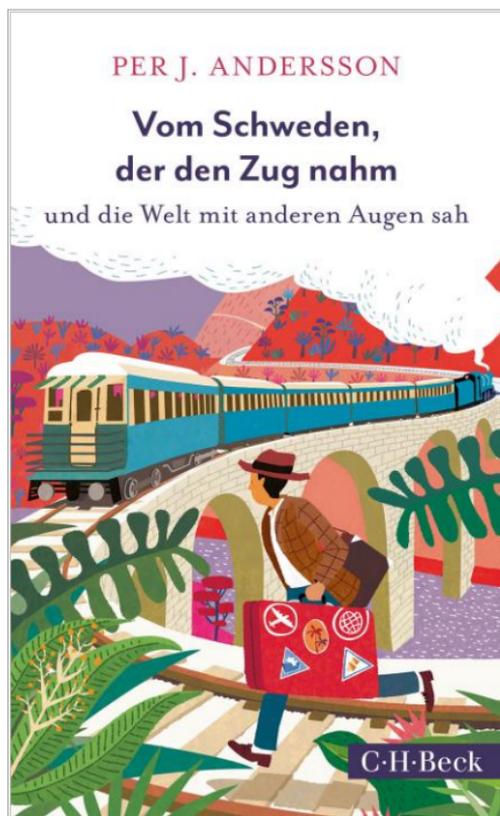


Unverkäufliche Leseprobe



Per J. Andersson
Vom Schweden, der den Zug nahm
und die Welt mit anderen Augen sah

2020. 379 S., mit 19 Abbildungen
ISBN 978-3-406-75127-1

Weitere Informationen finden Sie hier:
<https://www.chbeck.de/30328803>

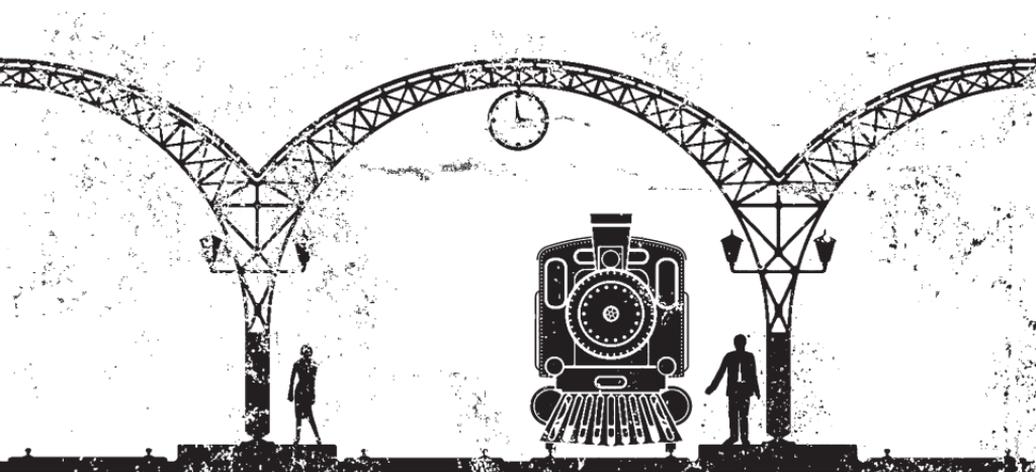
PER J. ANDERSSON

Vom Schweden,
der den Zug nahm

und die Welt mit anderen Augen sah

*Aus dem Schwedischen
von Susanne Dahmann*

C.H.BECK



Die Originalausgabe erschien unter dem Titel „Ta tåget“

© Ordfront Förlag, Stockholm 2019

Originalausgabe

© Verlag C.H.Beck oHG, München 2020

www.chbeck.de

Umschlaggestaltung: geviert.com, Andrea Hollerieth
unter Verwendung einer Illustration von Paul Boston

Vignetten: Shutterstock

Satz: C.H.Beck.Media.Solutions, Nördlingen

Druck und Bindung: Pustet, Regensburg

Gedruckt auf säurefreiem und alterungsbeständigem Papier
(hergestellt aus chlorfrei gebleichtem Zellstoff)

Printed in Germany

ISBN 978 3 406 75127 1



klimateutral produziert

www.chbeck.de/nachhaltig

Inhalt

Vorwort 7

Der Bahnhof 19

Die Zeit und die Fahrt 25

Der Polarexpress 49

Eisenbahn für alle 67

Pause auf dem Bahnsteig 83

Der Orientexpress 99

Auf die Bahn ist kein Verlass,
sagte der Zugreisende und flog 123

Die Sorge, das Unglück und
die sexuelle Triebkraft 141

Bahnfahren mit Kindern 161

Auf dem falschen Gleis 189

Hohe Berge und tiefe Täler 203

Wenn man schläft, steht die Zeit still 227

Die neue Seidenstraße 249

Mit der Dampflokomotive über den Wolken 269

Die Begegnung im Abteil 287

Der Amerika Express 307

Die Gleise in den Wilden Westen	321
Der Zug in die Zukunft	349
Das Eisenbahnmanifest	361
Bahnreisetipps und andere Quellen	365
Bahnreisen in Film und Literatur	371
Literaturhinweise	375
Dank	379

Vorwort

Großmutter und ich nahmen den Zug. So hat es angefangen. Wir fuhren von Bohuslän, wo meine Familie lebte, zu ihr und Großvater hinauf nach Dalarna. Ich war fünf Jahre alt, und sie war frisch gebackene Rentnerin. Während ihres Berufslebens hatte sie im Bahnhofsrestaurant von Krylbo als Kellnerin gearbeitet und auch in den Zügen nach Stockholm Butterbrote verkauft. Großvater hatte im Stellwerk Waggons und Loks gewechselt und war im Laufe der Zeit Stellwerksmeister und dann Stationsvorsteher geworden.

Wir fuhren mit dem sogenannten *Snälltåg*. So wurden diese etwas schnelleren Züge in einer Verschwedischung des deutschen Wortes *schnell* genannt. Nun heißt *snäll* auf Schwedisch aber *nett*, und ich glaubte natürlich, die Züge würden so heißen, weil alle, die dort arbeiteten, wie auch meine Großmutter, sehr, sehr nett waren. Irgendwie glaube ich das heute immer noch. Deshalb war ich besonders erstaunt, als ich kürzlich erst lernte, dass das schwedische *snäll* tatsächlich seinen Wortursprung im deutschen *schnell* hat, dass das Wort dann aber eine ausgedehnte Bedeutungsveränderung von erst *aktiv, lebendig* und *schnell* zu *geschickt* und *brillant* durchgemacht hat, um dann zu *begabt, klug* und am Ende zu *nett, freundlich* zu werden.

Die Expansion der Eisenbahn hatte dafür gesorgt, dass meine Großeltern ein anderes Leben hatten wählen können, als ihre Eltern es gelebt hatten. Sie hatten die Bauernhöfe in Grytnäs und

Jularbo, auf denen sie aufgewachsen waren, verlassen und in den kleinen Ort Krylbo mit dem Bahnknotenpunkt ziehen können, wo sie sichere staatliche Anstellungen im Dienst der neuen Infrastruktur fanden. Als Eisenbahnbedienstete bekamen sie Freifahrten. Sie besaßen niemals ein Auto oder einen Führerschein. Die wenigen Urlaubsreisen, die sie machten, unternahmen sie mit der Bahn. Die Eisenbahn war eine Zukunftsbranche, und sie waren dabei. Auf diese Weise bekamen sie Essen auf den Tisch, wachsenden Wohlstand und eine Zukunft, so dass sie bald aus der engen Mietwohnung ausziehen und sich ein eigenes Haus bauen konnten. Die Eisenbahn schenkte ihnen Sicherheit, die es ihnen auch ermöglichte, vier Kinder großzuziehen.

Früher habe ich nie so gedacht, und es ist auch nichts, worüber wir in der Familie gesprochen haben. Vielleicht weil es selbstverständlich war. Doch je häufiger ich meinen Vater über die verschiedenen Berufe, die meine Vorfäter hatten, ausgefragt habe, desto klarer wurde mir, welche entscheidende Rolle die Eisenbahn auch auf seiner Seite der Familie spielte. Einer seiner ersten Jobs war das Rangieren von Güterwaggons, während sein Vater wiederum erst Heizer auf den Dampfloks der Södra Dalarnes Eisenbahn-Aktiengesellschaft war. Nach dem Ende des Ersten Weltkriegs wechselte mein Großvater väterlicherseits in die Metallindustrie nach Surhammars bruk – seit 1866 einer der größten europäischen Hersteller von Eisenbahnradern und -achsen. Und nach dem Zweiten Weltkrieg ging er zum Eisenwerk Avesta, das Stehtoiletten aus Blech für die Indian Railways herstellte.

Als ich als Teenager begann, selbständig zu reisen, war es die Eisenbahn, die mich in die Welt hinausbrachte, weil sie einfach, praktisch und vor allem die billigste Alternative war. Wenn es einen Zug gab, dann nahm ich selbstverständlich den. Mit einem preiswerten Jugendticket, das Transalpino hieß, reiste ich über Trelleborg, Sassnitz, Berlin, Prag und Belgrad nach Athen. Von

dort nahm ich das Schiff nach Israel, dann ging es mit dem Bus weiter nach Ägypten, bevor ich die Fahrt per Zug von Kairo den Nil herunter bis Luxor fortsetzte. Später reiste ich mit dem Interairticket durch Europa, besuchte Freunde von früheren Reisen, sprang auf die Fähre nach Tanger und dann in den Zug nach Marrakesch und ... ja, ich fühlte mich wie ein echter Kosmopolit.

Nachdem ich in Europa, dem Nahen Osten und Nordafrika gewesen war, begab ich mich nach Osten. Doch nach Asien flog ich. Der Landweg durch den Iran und Afghanistan war zu unsicher geworden. Zu Beginn der Achtzigerjahre gab es aber auch keine Klimadebatte. Die meisten glaubten, die Umweltzerstörung käme durch Benzinabgase, Waschmittel mit Phosphaten, Industrieausstöße und Kernkraftmüll. Wenn es ein Transportmittel gab, das schlecht für die Umwelt war, dann war es das Auto. Das Flugzeug hinterließ nur einen schimmernden Kondensstreifen. Der konnte doch wohl niemandem schaden, oder?

In Indien selbst bewegte ich mich dann fast ausschließlich mit dem Zug. Selbst dort war das Fliegen zu teuer und darüber hinaus ebenso langweilig und anonym wie überall. Der Zug war immer meine erste Wahl.

Die langen Zugreisen, die auch viele Stunden schweigender Betrachtung der Landschaften vor dem Fenster boten, halfen mir, meinen eigenen Gedanken nachzugehen. Einen Gedanken zu Ende zu denken. Sonst wird man ja in seinem Nachdenken so oft unterbrochen.

Zwischen den Zugreisen wurden im Laufe der Zeit die Flugreisen immer zahlreicher, und dies vor allem aufgrund meines Berufes als Reiseschriftsteller. Doch wie die meisten anderen Menschen dehnte auch ich meine privaten Urlaubsflüge ins Ausland aus, als die Preise für ein Flugticket sanken, während gleichzeitig die Zugfahrkarten teurer wurden.

Als die Auswirkungen des Kohlendioxid-Ausstoßes auf das Klima im Zusammenhang mit der Premiere von Al Gores Film *Eine unbequeme Wahrheit* 2006 und im folgenden Jahr durch einen Bericht des Weltklimarates der Vereinten Nationen IPCC zu einer heiß diskutierten globalen Frage wurden, begann ich, mich mit den Argumenten auseinanderzusetzen, dass ein Viertel von Europas Kohlendioxid-Ausstoß aus der Verbrennung fossiler Brennstoffe durch Transporte herrührt, und dass das Auto zwar durchaus der schlimmste Sündenbock ist, aber dass Fliegen und Seefahrt gleich an zweiter Stelle kommen. Ich verkaufte das Auto, fuhr innerhalb Schwedens mehr mit dem Zug, flog aber weiterhin, wenn ich den Rest der Welt besuchte. Es war so unkompliziert und preiswert, und zu reisen und zu schreiben war schließlich immer noch mein Beruf.

Erst als ich kürzlich eingeladen wurde, auf einem Literaturfestival auf Bali über eines meiner Bücher zu sprechen, wuchsen all die kleinen, durch Unmengen von Zeitungsartikeln vermittelten Besorgnismomente zu dem starken Gefühl, dass mit dem Reiseverhalten von mir und meinen Zeitgenossen irgendetwas grundsätzlich nicht stimmte. Das Flugticket nach Bali hin und zurück bedeutet ja fast dreitausend Meilen Flug. Zum ersten Mal riefen all die Umweltfakten, über die ich gelesen hatte – und über die ich selbst Artikel geschrieben hatte –, ein unbehagliches Gefühl hervor. Selbst wenn das Festival zu unschätzbaren Begegnungen mit Schriftstellern aus der ganzen Welt (die wohl kaum durch Skype-Gespräche am Computer hätten ersetzt werden können) einlud, so trug ich doch mit nur einer einzigen derart langen Flugreise zu einem größeren Ausstoß an Treibhausgasen bei, als ich in meinem ganzen Leben durch alle U-Bahnfahrten zur Arbeit produziert hatte. Mir wurde klar, dass ich die Augen nicht mehr vor der Tatsache verschließen konnte, dass ich, der begeisterte Weltreisende, ein Teil des Problems war.

Doch dann erwachten meine Verteidigungsmechanismen zum Leben. So sind wir einfach, wir Menschen. Was spielte es für eine Rolle, ob ich mich noch in jenes Flugzeug dazu setzte oder nicht? Es würde ja in jedem Fall fliegen und seine Treibhausgase ausstoßen, auch wenn ich am Boden blieb. Sofort fühlte sich alles besser an. Doch der bittere Nachgeschmack des schlechten Gewissens kehrte zurück. Also machte ich einen Test im Netz, um zu sehen, wie groß der Kohlendioxid-Ausstoß war, den mein Lebensstil verursachte. Vielleicht war es ja gar nicht so schlimm, wie ich dachte? Und zu Beginn sah es gut aus, weil ich in einer Wohnung in der Stadt lebe, immer noch kein Auto habe, sondern im Alltag stets zu Fuß gehe, mit dem Fahrrad fahre oder Zug oder U-Bahn nehme. Außerdem esse ich nur wenig Fleisch und kaufe sehr selten neue Kleidung. Das ergab im Test, dass meine Werte nur halb so hoch waren wie die des Durchschnittseuropäers. Ich hatte das Gefühl, aufatmen zu können. Vielleicht war mein Lebensstil sogar vorbildlich? War ich kein Sünder, sondern ein Büßender?

Doch in meinem tiefsten Innern wusste ich, dass das nicht stimmte. Denn bisher hatte ich nur getestet, wie ich den Alltag in meiner Heimatstadt verbrachte. Dann waren da aber noch meine beruflichen Reisen in die Welt, die ich zwar immer öfter mit dem Zug unternahm, aber immer noch auch mit dem Flugzeug.

Ich sah mich gezwungen, ein weiteres Mal zur Verteidigung meines eigenen Verhaltens anzusetzen. Was brachte es schon groß, wenn ich mich veränderte, während die Gesellschaft um mich herum weiter Fleisch und Milch genoss, sich alle zwei Jahre ein neues Handy gönnte, mit ihren Autos rumbrauste und nach London flog, um zu shoppen, und nach Thailand, um in der Sonne zu liegen?

Ist es nicht wichtiger, wenn ich mich in einer Partei, einer Vereinigung oder Kampagne engagiere, anstatt die Klimakrise als etwas zu betrachten, das nur meine eigenen Gefühle betrifft? Ist

es nicht besser, wenn ich versuche, die Politik, das System, die Strukturen zu verändern, und in den Sozialen Medien mit meinen Zugreisen angebe, anstatt mich dauernd vor mir selbst zu rechtfertigen?

Denn man kann ja wohl die Verantwortung für das Klima der Erde nicht auf die Schultern einzelner Individuen legen, oder? Ich erinnerte mich an eine Rundfunksendung mit einem Philosophen, dem die Frage gestellt wurde, ob es nicht Heuchelei sei, als Parlamentarier darauf hin zu arbeiten, das Klima zu retten, und im Privatleben weiterhin zu fliegen und Auto zu fahren. Der Philosoph antwortete zu meinem Erstaunen, dass es nicht moralisch verwerflich sein müsse, eine Sache zu propagieren, aber eine andere zu tun. Schließlich leben wir in einer Gesellschaft, die den Flugzeugtreibstoff steuerfrei gestellt hat und auf eine Weise aufgebaut ist, dass viele Menschen gar nicht ohne Auto auskommen. In diesem System sitzen wir Bürger fest, und es reicht schon aus, politisch aktiv zu sein, um die Struktur zu verändern. Dann noch zu verlangen, dass jedermann auch in seinen persönlichen Bedürfnissen vorbildhaft auftritt, ist für den einzelnen Bürger des Guten zu viel. Der Philosoph im Radio gab mir also Argumente an die Hand, eine Sache zu sagen und eine andere zu tun, so dass ich mich nicht als Handlungsreisenden in Sachen Doppelmoral betrachten musste.

Doch ganz so einfach ist es nicht. Der Rechtfertigungsversuch, dass das Flugzeug ohnehin fliegt, auch wenn ich eine andere Reiseform wähle, ist sogar nachgerade bescheuert. Ein Gedanken-salto. Und das Argument des Philosophen, dass man lieber an einer Systemveränderung arbeiten sollte, anstatt sein eigenes Verhalten zu ändern, ist rational und logisch, aber man kann doch nicht einfach die Gefühle ignorieren, welche durch all die neuen Informationen über den Klimawandel verursacht werden.

Um meinen inneren Konflikt zwischen der Neugier auf die

Welt und der Sorge ums Klima zu lösen, kam ich darauf, dass ich wohl beides tun muss. Ich muss sowohl dafür sorgen, dass die Frage politisch wird, als auch öfter den Zug nehmen. Und mir wurde klar, dass dies das perfekte Gegenmittel gegen die höchst belastende Kombination aus krankhafter Reiselust und Klimangst ist. Ich heile zwei Krankheiten und löse ein moralisches Dilemma – alles mit einem Schlag. Denn selbst ich möchte abends in dem Gefühl einschlafen, nicht die Hauptursache des Problems zu sein, sondern ein Teil der Lösung.

Doch wenn man den Klimaforschern zuhört, dann scheint es bald keine Rolle mehr zu spielen, welche Strategie wir wählen. Die Zeit der Scham ist vorbei. Jetzt ist Panik angesagt. Das zumindest hat die Klimaaktivistin Greta Thunberg gesagt, als sie 2019 vor den Mächtigen der Welt auf dem Wirtschaftsgipfel von Davos und vor dem Umwelt- und Gesundheitsausschuss des EU-Parlaments in Straßburg sprach. Und das findet auch David Wallace-Wells, Redakteur beim New York Magazine und Autor der jüngst herausgegebenen Streitschrift *Die unbewohnbare Erde*. Die immer extremeren Wetterverhältnisse der letzten Jahre haben dazu geführt, dass Wissenschaftler, die bisher versuchten, in ihren Schlüssen ausgeglichen und vorsichtig zu sein, immer alarmierender klingen. Der Bericht des IPCC im Herbst 2018 erhielt den Spitznamen *Weltuntergangsbericht*, und ein Abgeordneter der UNO verglich ihn mit einem «ohrenbetäubenden, durchdringenden Feuersalarm aus der Küche». Die Botschaft der Wissenschaftler war, dass es an der Zeit sei, richtig Angst zu haben. Je länger wir warteten, desto schlimmer werde es. «Panik kann einem kontraproduktiv vorkommen, aber wir haben einen Punkt erreicht, an dem Alarmismus und Katastrophendenken von entscheidendem Wert sind ...», schreibt Wallace-Wells. Und was kann schon ein stärkeres Gefühl der Eile erzeugen als eben Angst?

Auf diese Weise können auch unsere höchst privaten Gefühle eine Hilfe auf dem Weg zu einer nachhaltigen Gesellschaft sein. Scham ist ein Gefühl, das uns meldet, wenn wir unsere eigenen Taten in Relation zu anderen Menschen stellen müssen, wenn wir nicht nur uns selbst, sondern auch ihnen gegenüber Verantwortung haben. Im Grunde geht es auch darum, dass wir es richtig machen wollen. Das Bedürfnis des Menschen, sich in seiner Herde sozialverträglich zu verhalten, ist eine Urkraft. Im Guten wie im Bösen. Die psychologische Eigenschaft kann sowohl destruktive wie konstruktive Kräfte in Gang setzen.

Was in den Augen der Gesellschaft ethisch korrekt ist, ist kein Naturgesetz, sondern verändert sich mit neuem Wissen und neuen Erkenntnissen. Zunächst war das Fliegen ein erstrebenswerter Luxus und Eitelkeit (etwas, wonach alle strebten), dann wurde es ein Massenobjekt (etwas, was alle taten), und jetzt ist es mit Scham belegt (etwas, wovon eine wachsende Gruppe Reisender meint, es verringern zu müssen). Vor einigen Jahren wurden Zugreisen über den Kontinent als anachronistisch betrachtet, etwas, was nur radikale Umweltfuzzis und grauhaarige Nostalgiker unternahmen. Jetzt ist es der neueste Schrei in der jungen urbanen Mittelschicht.

Haltungen können sich schnell ändern. Da muss man nur an all die Verhaltensweisen denken, die vor nicht langer Zeit ethisch okay waren, es aber nicht mehr sind. Autofahren ohne Sicherheitsgurt, Kinder züchtigen, damit sie gehorchen lernen, Elefanten schießen, um aus den Zähnen Klaviertasten zu machen, und im Auto rauchen, obwohl kleine Kinder auf dem Rücksitz sitzen.

Doch die Bewegung, das Reisen, das Unterwegs-Sein, das Überschreiten von physischen und seelischen Grenzen, das darf nicht verdammt werden. Sich niemals von seinem Heimatort wegzu-begeben, ist kein Ideal, sondern eher ein Schreckensszenario. In

der Diskussion darum, dass man weniger fliegen sollte, klingt leider manchmal durch, die moralisch höchste Variante sei die, immer zu Hause zu bleiben.

Warum reisen wir? Ich habe lange eine Antwort auf diese einfache, aber zutiefst philosophische Frage gesucht. Der Schriftsteller Tomas Lofström, der lange für die Reisezeitschrift *Vagabond* geschrieben hat, die ich 1987 gegründet habe, hat es so formuliert, dass «das Reisen mit all dem zusammenhängt, was uns zum Homo Sapiens macht: Neugier, Streben nach «sinnlosem» Wissen, der Wille, den Intellekt zu bilden, über den Horizont zu schauen, das Weltbild zu erweitern und Chaos in Ordnung zu verwandeln». Bewegungslosigkeit ist die Mutter von Eingeschränktheit und Intoleranz. Mangelnder Kontakt zu Menschen, die nicht so sind wie wir, verringert das Verständnis für das Andere. Ich kam zu dem Schluss: Siehst du eine Grenze, dann überquere sie! Daran glaube ich immer noch. Doch nun mit dem Zusatz: Achte um der Erde Willen darauf, dich nachhaltiger fortzubewegen.

Mein Beruf als Reiseschriftsteller gibt mir sowohl die Verantwortung als auch die Macht, andere Reisende dazu zu veranlassen, ihr Reiseverhalten zu ändern. Diese Macht möchte ich darauf verwenden, uns von Restaurantwaggons, Nachtzügen, großartigen Ausblicken und spannenden Begegnungen in Abteilen träumen zu lassen. Öfter den Zug zu nehmen und die Flugreisen für die Gelegenheiten aufzusparen, wenn es keine andere Alternative gibt, sich fortzubewegen. Weniger, aber dafür größer angelegte Reisen zu unternehmen. Und zu erkennen, dass wir mit dem Zug die Möglichkeit haben, auf dem Weg ans Ziel Halt zu machen, nicht nur einmal, sondern zwei-, drei-, viermal, und auf diese Weise mehr Orte kennenzulernen als nur einen.

Doch wie verändert man die Reisegewohnheit derjenigen, die sich keinen Deut um die Klimaveränderungen scheren? Cecilia Solér, die an der Universität Göteborg über Konsumgewohnhei-

ten forscht, meint, dass es schwerere Geschütze braucht als nur angstmachende Berichte und faktenbasierte Aufklärung der Gesellschaft. Wir müssen schlicht die sozialen Normen angreifen, die unsere Reisegewohnheiten steuern. Sie nennt als Beispiel die Bilder der Werbung und der Reisejournalistik von türkisfarbenem Meer mit der glücklichen Familie am tropischen Strand. Gut durchtrainiert, ohne Probleme, gutaussehend. Eine idealisierte Identität, die mit einem Produkt verbunden wird, in diesem Fall einer Reise in ein fernes Land mit warmem Meer und schönen Stränden.

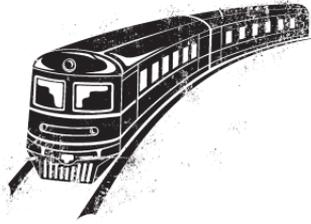
«Je mehr wir davon sehen, desto mehr reisen wir», sagte Cecilia Solér.

Um die Menschen stattdessen in den Zug zu bringen, muss man den Kern angreifen, will sagen, die Norm, also das Bild von der glücklichen Familie am türkisfarbenen Meer. Und nach und nach macht der Traum eine halbe Drehung und handelt immer noch von den begehrenswerten Reisen und der Begegnung mit anderen Kulturen, aber auch davon, dass es nicht mehr cool ist, mit dem Flugzeug in die Welt hinauszufiegen. Die Veränderung, meint Cecilia Solér, erzeugt man mit mehr imagetauglichen Bildern in Reiseartikeln und Annoncen von beneidenswert glücklichen Familien an Bord eines Zuges auf dem Weg in die Welt hinaus.

Kurz gesagt ist es meine Verantwortung als Reiseschriftsteller, die Entwicklung in die richtige Richtung zu drehen.

Während ich mich dem Bahnsteig des Stockholmer Hauptbahnhofs nähere, wo schon viele meiner Reisen begonnen haben, summt es in meinem Kopf von all den idiomatischen Wendungen und Redensarten, die mit Zügen zu tun haben. Zwei Jahrhunderte lang hat die Eisenbahn auch unsere Sprache geformt: *Auf dem richtigen Gleis sein. Aufs Abstellgleis geraten. Der Zug ist abge-*

fahren. Pünktlich wie die Eisenbahn. Ich verstehe nur Bahnhof. Denn jetzt gilt es, auf den Zug aufzuspringen, damit uns die Sache nicht entgleist. Denn es ist höchste Eisenbahn! Wir müssen die Notbremse ziehen. Dann sehen wir vielleicht irgendwann Licht am Ende des Tunnels. Doch die Hauptsache ist, dass wir, wie die Briten sagen, back on track sind.



Der Bahnhof

Im schimmernden Schein der Geschäfte ziehen Reisende mit klappernden Rollkoffern vorbei. Auf dem Weg zum Bahnsteig sind metallisch klingende Lautsprecherdurchsagen, elektrisch surrende Lastenautos und dumpf brummende Schnellzugloks zu hören. Es riecht nach Parfüm, gegrilltem Essen und Kaffee. Die Reisenden haben entweder Kopfhörer in den Ohren oder schauen im Gehen auf ihre Handys, oft auch beides. Jeder befindet sich in seiner Welt, weit entfernt von den Seh- und Geräuscheinindrücken der Umgebung.

Wie anders war das noch vor hundert Jahren! Die Gerüche und Geräusche müssen so viel stärker und aufdringlicher gewesen sein. Kohlenqualm, Asbest, heißes Eisen und Lederkoffer. Die Dampfloks prusteten, piffen und stöhnten. Die Hufe der Pferde klapperten, und die Zugreisenden schleppten schwere und sperrige Koffer oder Holzkisten mit Eisenbeschlägen.

Genau so eine Kiste für Reisende hatte ich zu Hause stehen. Lange haben wir Dinge hineingelegt, die unsere Tochter bekommen sollte, wenn sie von zu Hause auszöge, doch früher einmal hatte sie meiner Großmutter gehört und war mit Kleidern, Handtüchern und Bettlaken vollgepackt gewesen, als sie in den Zwanzigerjahren den Zug von Västerås nach Stockholm nahm, um als

Dienstmagd bei einer Oberschichtfamilie in einer Villa in Bromma anzufangen.

Diese Art Holzkiste schleppte man nicht so einfach über die Bahnsteige. Wie stellte man das dann an? Zum Glück der Reisenden konnte man das Gepäck aufgeben, was bedeutet, dass man, um einen Begriff aus der Welt des Fliegens zu benutzen, die Koffer eincheckte, die dann in einem besonderen Gepäckwagen transportiert wurden. Und brachte man sie selbst an Bord des Zuges, dann gab es Träger, die sich auf dem Weg vom Zugwaggon zum wartenden Pferdewagen oder Auto um das Gepäck kümmerten. Ich weiß nicht, ob meine Großmutter sich einen Träger geleistet hat. Vermutlich wurde sie abgeholt und bekam Hilfe beim Tragen durch die Familie, bei der sie dann arbeiten sollte.

Die Eisenbahn veränderte nicht nur die Landschaft, sondern auch die Stadt. Die Poststationen, von denen aus die Vorgänger der Züge, die Pferdpostkutschen starteten, waren ein natürlicher Teil der Stadtkerne, die innerhalb der mittelalterlichen Ringmauern lagen und unmerklich mit dem Stadtgelände verschmolzen. Die Pferddekutschen klapperten über die Gassen mit Kopfsteinpflaster zu den Verteilungslokalen und Poststationen, die oft in Wirtshäusern mit Namen wie Hotel Zur Post, Post-Hotel oder De La Poste untergebracht waren.

Die neuen Eisenbahnstationen hingegen wurden außerhalb der Stadtmauern errichtet. Das ist nicht verwunderlich, denn die Gleise passten nicht in die Gassen der alten Stadtkerne, wenn man nicht ganze Viertel abriß. Die Städte wuchsen, und um die Bahnhöfe wurden neue Wohnungen und Fabrikanlagen gebaut. Obwohl dies die neuesten und modernsten Viertel waren, wurden sie von Adel und Bürgertum mit einer Mischung aus Furcht und Verachtung betrachtet. Selbst wohnte man lieber in älteren Häu-

sern und Palästen innerhalb der Stadtmauer oder auf Herrenhöfen weiter draußen auf dem Lande. Die Parallele zu den heutigen europäischen Großstädten ist deutlich: Die Bahnhofsviertel sind der Gegenpart zu den Beton-Vororten mit Mietskasernen von heute.

Ehe die Bahnhöfe gebaut wurden, dachte man, dass sie ein attraktiver Ort werden würden, der die Stadtbewohner wie ein Wallfahrtsort anzöge. Im Geist des Fortschrittsoptimismus war man überzeugt davon, dass das Moderne eine größere Anziehungskraft haben würde als das Alte. In gewisser Weise wurde es auch so, vor allem in kleineren Ortschaften. Doch in den Großstädten verhielt es sich umgekehrt. Von diesen qualmenden und lärmenden Orten hielt man sich fern. 1855 schrieb Auguste Perdonnet in *Traité élémentaire des chemins de fer*: «Den Hotels, die am nächsten an den Bahnhöfen liegen, geht es meist schlecht.» Die Viertel um die stolzen Bahnhöfe Europas herum erhielten auf diese Weise einen proletarischen Charakter und schlechten Ruf, waren berüchtigt für Taschendiebstähle und Hehlerei. Hier lagen die Herbergen, in denen Zuhälter und Prostituierte sich einrichteten, und die Bars, in denen eine Mischung aus Reisenden und Arbeitern aß und trank.

Die Bahnhöfe selbst hatten einen industriellen Charakter, doch mit einer feinen Fassade nach außen. In der Gleishalle, die sich nach außen ins Land hinaus wandte, dominierten dicke Holzbalken und große Glaspartien. Die Empfangshalle, die Fahrkartenhalle, also das Bahnhofsgebäude selbst, das zur Stadt gerichtet war, wurde hingegen aus Stein gebaut und bekam verputzte Fassaden und eine neoklassizistische Ausschmückung. Der Stil zur Hälfte Fabrik, zur Hälfte Palast breitete sich schnell über Europa aus, und man kann ihn im Grunde in jedem größeren Bahnhof wiedererkennen. Eine Quelle der Inspiration war ohne Frage der Erfolg der Weltausstellung im Londoner Crystal Palace 1851, wel-

cher der Glasarchitektur zu ihrem kommerziellen Durchbruch verhalf.

Solange es nur wenige Routen gab, waren die ersten europäischen Bahnhöfe anspruchslos, doch im Zusammenhang mit der Verdichtung des Eisenbahnnetzes in den 1840er-Jahren wuchsen die Ansprüche. Die Menge der Gleise, die in die Bahnhöfe einliefen, wurde zahlreicher und damit auch die Anzahl der Bahnsteige. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts wurden Kopfbahnhöfe zu einem typischen Bild in Europas Großstädten. Das waren Bahnhöfe, in denen alle Eisenbahngleise endeten und die Züge die Richtung wechseln mussten, wenn die Fahrt fortgesetzt werden sollte.

Der größte Kopfbahnhof der Welt, der Leipziger Hauptbahnhof, ist ein Prachtexemplar. Gebaut 1915 mit einer rechteckigen, palastähnlichen Halle in hellbraunem Stein, groß genug, um ein Kreuzfahrtschiff aufzunehmen, und mit einer Fassade zum Stadtzentrum, die fast genauso breit ist wie der Eiffelturm hoch. Hinter dem Hauptgebäude – das in den Bombennächten im Sommer 1944 zerstört, in den 1950er-Jahren aber wieder aufgebaut wurde – war der Bahnhof mit sechs breiten Stahl- und Glaskonstruktionen versehen, die das Glasdach über den sechsundzwanzig parallel laufenden Gleisen hielten (von denen heute noch dreiundzwanzig vorhanden sind). Dass der Bahnhof solche gewaltigen Proportionen erhielt, als wäre er dazu gemacht, die Welt in Erstaunen zu versetzen, lag nicht vorrangig daran, dass es sich um ein nationales Protzprojekt handelte, wie dies beim Milano Centrale der Fall war. Man baute so groß – knappe 83 000 Quadratmeter –, weil sich die Preußische und die Sächsische Eisenbahngesellschaft den Bahnhof teilten, und jede wollte viel Fläche und einen eindrucksvollen Eingang haben. Aber natürlich auch, weil Leipzig mehrmals jährlich Buch-, Handwerks- und Industriemessen ausrichtete. Während der intensiven Messewochenenden musste man Zehn-

tausende von Besuchern und viele zusätzlich eingerichtete Züge bewältigen.

Die beeindruckende und schlossähnliche Fassade in Leipzig hat ihren Ursprung, ähnlich wie bei im Grunde allen alten Bahnhöfen in Großstädten, in dem Vorhaben, das industrielle Gesicht der Gebäude hinter Ornamenten zu verbergen. Als ob der Mensch nicht gerüstet sei, direkt in die rohe Funktion zu schauen, sondern mit Verschnörkelungen betört werden müsste. Doch obwohl die stilvollen Fahrkartenhallen Palästen glichen, verloren viele Städte durch die Eisenbahn ihren mittelalterlichen Charakter und nahmen eine industrielle, von der modernen Kommunikation geprägte Gestalt an.

Auch auf der anderen Seite des Atlantiks plante man groß und ging verschwenderisch mit Marmor und Messing zu Werke. Die amerikanischen Bahnhöfe im Allgemeinen und der Grand Central Terminal in New York im Besonderen sollten glänzen und die Menschen in Erstaunen versetzen. Der Schriftsteller Tom Wolfe schrieb, sogar die großen Architekten von Griechenland und Rom wären gewiss beeindruckt gewesen, wenn sie nach Manhattan gekommen wären und das schönste Wunderwerk der Eisenbahnwelt mit Skulpturen, Portalen, Dachkonstruktionen und korinthischen Säulen hätten sehen können.

Heute ist man noch einen Schritt weiter und versucht, nicht nur den industriellen Charakter des Bahnhofs, sondern auch seine gesamte ursprüngliche Funktion zu verbergen. Die Neubauten und renovierten Bahnhöfe ähneln heute eher Einkaufsgalerien als den Hallen für Fahrkartenverkauf mit langweiligem Warten, die sie einst waren. Steingewölbe, Skulpturen, Stuckverzierungen und die Deckenhöhe einer Kathedrale werden hinter Gängen aus Glas und Stahl mit niedriger Decke und Reihen von grell beleuchteten Geschäften für Kleider, Elektronik und Gesundheitsprodukte versteckt.

Es überfällt mich oft eine nostalgische Sehnsucht nach einer Zeit, in der die Dinge sein durften, wofür sie gedacht waren, als Bahnhöfe noch Bahnhöfe sein durften und nichts anderes und nicht so tun mussten, als seien sie Einkaufsgalerien mit immer den gleichen Ladenketten, egal, ob man sich auf dem Hovedbanegården in Kopenhagen, dem Berliner Hauptbahnhof oder dem Milano Centrale befindet. Ich habe Lust zu rufen: «Ich brauche kein neues Handy, kein Parfüm und keine neuen Kleider. Ich will hinaus und reisen, ich brauche nur eine Fahrkarte!»

Mehr Informationen zu diesem und vielen weiteren Büchern aus dem Verlag C.H.Beck finden Sie unter: www.chbeck.de