

Europas Bahnhöfe erzählen Geschichte(n)

Eine Fernsehserie von Wolfgang Bergmann, Martin Patek, Francisco Aguirre, Neilo Correale

Teil 1 Paris: Schnelle Züge machen Druck *von Wolfgang Bergmann*

Die Pariser Stadtbahnhöfe entstanden im 19. Jahrhundert als Kathedralen der Technik. Der neue Gott hieß und heißt Mobilität und Geschwindigkeit. Heute rüstet die Eisenbahn zum höchsten Evolutionssprung. Der Hochgeschwindigkeitszug "TGV" erweitert den Großraum der Städte. 300 km entfernte Orte erreicht man innerhalb einer Stunde. Der Bahnhof bekommt wieder seine Bedeutung als Tor zur Stadt. Der Gare Montparnasse Bienvenue ist ein Versuch, einen architektonischen Ausdruck für die neue Geschwindigkeit zu finden: High Tech hinter Glas, Beton und künstlichen Gärten. Hier hält man sich nicht auf oder verabredet sich mit Freunden. Hier ist der Bahnhof Bindeglied zwischen Nah- und Fernverkehr.

Der Gare de l'Est dagegen ist einer der charmanten "klassischen" Bahnhöfe. Die Rosetten im Eingangsvestibül symbolisieren die Fenster des Straßburger Münsters. Das Entree vermittelt dem Reisenden ein feierliches, erhabenes Gefühl. Der Gare de l'Est war Ausgangsbahnhof für den legendären Orient-Express, aber auch Schauplatz der Verabschiedung der Soldaten, die mit der Blume im Gewehrlauf in den ersten Weltkrieg zogen. Ein Bild des jüdischen Malers Herter erinnert an dieses Geschehnis. Während des 2. Weltkrieges wurde der Betrieb des Bahnhofs von einem unterirdischen Bunkersystem geleitet, der bis heute funktionstüchtig gehalten wird. In 10 Jahren werden in den Gare de l'Est Schnellzüge aus München und Berlin einlaufen. Dem Stadtviertel steht ein Boom bevor. Stadtplaner versuchen schon jetzt, falschen Entwicklungen vorzubeugen.

Teil 2 London: Einsteigen nach Paris *von Wolfgang Bergmann*

Der neugotische Bahnhof St. Pancras und der schlicht funktionale King's Cross sind zwei extreme Beispiele für die 12 Kopfbahnhöfe Londons. Zwischen ihnen soll die Hochgeschwindigkeitsbahn des Kanaltunnels sein unterirdisches Londoner Terminal bekommen. Gordon Biddle, ein versierter Eisenbahnfachmann, erklärt Details der Geschichte der Bahnhöfe und der Veränderungen des Stadtteils durch die Bahnhöfe. Ein jamaikanischer Heizer und Lokführer erinnert sich an die Zeiten des berühmten Zuges "Flying Scotsman", der von King's Cross aus nach Edinburgh fuhr. Er berichtet auch von dem Kuriosum vergangener Jahrzehnte, mit Dampflokomotiven und langen Güterzügen in die unterirdische Ringstrecke der Metro einzufahren. So war es damals möglich, den Nachteil eines Kopfbahnhofes wett zu machen und die Stadt mit einem Zug unterqueren zu können. Was heute wie selbstverständlich scheint, war zu Zeiten der Dampflokomotive eine qualmende und die Schleimhäute ätzende Schwerarbeit. Der Taxifahrer und Schriftsteller David Hines lässt im Erdgeschoss des erhöht gebauten St. Pancras Bahnhofs sein Taxi mehrmals wöchentlich mit

Hand und Schwamm waschen. Es ist die letzte Waschanlage dieser Art in London. Danach fährt er das Filmteam durch die Rotlichtbezirke um King's Cross, einer berüchtigten Drogen- und Prostitutionsgegend. Genau hier soll der neue unterirdische Bahnhof und ein futuristisch geplantes Stadtviertel entstehen. Die Bewohner befürchten eine Überschwemmung mit weiteren sozialen Problemen und wehren sich dagegen

Teil 3 Leipzig: Warten auf die Zukunft *von Wolfgang Bergmann*

Wer weiß schon, dass in Leipzig der größte Kopfbahnhof Europas steht? Kein Hallendach hat eine größere Spannweite und überbaute Fläche. Dort, wo früher vier Bahnhöfe nebeneinander standen und die Reisenden für jede Weiterfahrt umsteigen mussten, steht heute groß und leer der Hauptbahnhof - mit seinem spiegelbildlichen preußischen und sächsischen Flügeln. Leipzig rechnet sich als die Geburtsstadt des deutschen Eisenbahnwagens. 1837 wurde hier die erste Fernstrecke nach Dresden eröffnet und der Ökonom Friedrich List verfasste hier seine berühmte Schrift: "Ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems."

Durch den Film führt der Schichtleiter Siegfried Hülle, der schon als junger Pionier im kommunistischen System der DDR leidenschaftlich gern mit der Eisenbahn gespielt hat. Sein Berufsleben ist von der Liebe zur Eisenbahn geprägt. Die preußischen Maximen Pflichterfüllung und Pünktlichkeit sind für ihn selbstverständliche Tugenden, die auch in der DDR gefragt waren. Der Bahnhof ist wie eine Stadt in der Stadt. Die riesigen Restauranträume bewirteten in besseren Zeiten täglich bis zu 6000 Gäste. Es gibt dort ein Ambulatorium, eine Bibliothek, eine Sporthalle. Wohnungen für Eisenbahner, Bäckerei, Druckerei, Friseur und jetzt nach der Wiedervereinigung wieder Presse- und Buchhandlungen. Der Bahnhof war Zeuge der deutsch-deutschen Problematik. Anhand eines Ölgemäldes verfolgt der Film die Abfahrt der politisch Abgeschobenen und der "Glücklichen", die eine Ausreiseerlaubnis in den Westen bekamen. Auf dem Gleis 1a trafen sich Freunde, Verwandte und politisch Gleichgesinnte, um sich 'für immer' zu verabschieden. Vor dem Bahnhof zogen die berühmten Montagsdemonstrationen entlang, die mithalfen, das System der DDR zum Einsturz zu bringen. Einmal allerdings quoll der Bahnhof vor Menschen über, am Tag der Öffnung der Grenzen. Alle wollten sofort ausprobieren, ob die neue Reisefreiheit nicht nur ein Traum sei. Am Schluss des Films führt der Schichtleiter Hülle, im Licht der fluoreszierenden Neonbeleuchtung, durch die gespenstisch leeren kilometerlangen unterirdischen Tunnelanlagen des Bahnhofs. Wie lange muss der Hauptbahnhof noch auf seine Zukunft warten?

Teil 4 Budapest: Kaiserin, Stalin, McDonald *von Wolfgang Bergmann*

Budapest ist wieder ihre klassische Mittlerrolle zwischen Osten und Westen zugefallen. Dies spiegelt sich auch in der Geschichte und Gegenwart der beiden großen Bahnhöfe Budapests. Der Westbahnhof wurde von Gustave Eiffel geplant, lange bevor er mit seinem Turmbau in Paris zu weltweitem Ruhm aufstieg. Er wurde jüngst mit viel Sorgfalt restauriert und erstrahlt jetzt wieder in seinem leichten französischen Charme. Die Eisenbahnlinie und der Bahnhof gehörten damals einer französischen Bank und der Bahnhof wurde in der Stadt als etwas Fremdes empfunden. Fremd fühlten sich auch die sowjetischen Truppen, die 1956 geschickt wurden, das übermächtige Verlangen nach Demokratie zu unterdrücken. Der 82-jährige, ehemalige Stationsvorsteher des Bahnhofs berichtet von seiner Aktion, in der er im Kugelhagel des Kampfes einigen Menschen das Leben rettete. In einem Seitenflügel beherbergte der Bahnhof das berühmte Gourmet Restaurant Demus, das französische und ungarische Küche höchster Qualität servierte. Heute beglückt in den gleichen Räumlichkeiten

ein Feinschmeckerkonzern besonderer Art die zahlreichen Gäste: McDonald. Er hat viel Geld in die Restauration des im Sozialismus heruntergewirtschafteten Lokals gesteckt. Das nationale Konkurrenzprojekt zum französischen Westbahnhof war der Keleti, also der Ostbahnhof. Er suchte seine Vorbilder in preußischer Monumentalarchitektur. Er ist heute der internationale Fernbahnhof der Stadt und das sieht man auch an den vielen unterschiedlichen Gesichtern und Menschen, die sich hier aufhalten. Geldwechsler aus Kairo, reisende Händler aus der Ukraine und Russland. Sie kommen mit dicken Taschen, um Waren aus der Heimat zu verkaufen und auf dem Rückweg wieder neu gekaufte Produkte mitzunehmen. Ein 90-jähriger Eisenbahner erzählt aus den Zeiten, als er zu Stalins 70sten Geburtstag einen ganzen Zug voller verpackter und mehrfach kontrollierter Geschenke in die Sowjetunion fahren musste. Das imposante Restaurant in diesem Bahnhof hat seine besseren Tage schon hinter sich. Ein pensionierter Kellner erzählt von der "guten alten Zeit". Auch der ehemalige Senator und Präsident der USA, Nixon hat hier gegessen. Seitdem wird täglich der Tisch für ihn gedeckt.

Teil 5 Prag-Wien: Stationen der Vergangenheit von Martin Patek

Prag verfügt noch heute, im Gegensatz zu Wien, über eine Reihe alter Bahnhöfe. Die Bahnhöfe Prags und Wiens hatten den gleichen Ahnherrn, den letzten großen österreichischen Kaiser Franz-Joseph I. Als der älteste Bahnhof in Prag gebaut wurde, musste man 12 Durchbrüche in die feste Stadtmauer schlagen, um die Schienen in die Stadt zu führen. Auf diesem Bahnhof ereignete sich in den letzten Wochen des 2. Weltkrieges eine dramatische Erschießung von Geiseln. Die deutsche Besatzungsarmee hatte Fahrgäste zur Unterdrückung eines Aufstands festgesetzt und exekutiert. Das kommunistische System machte aus diesen Menschen Mörder, die sich gegen den Faschismus aufgelehnt haben sollen. Prager Bahnhöfe erlebten auch sowjetische Besatzer, ein Stationsvorsteher erzählt von der Rettungsaktion eines Zuges in das Ausland. Ein Bahnhof war leider nicht mehr zu retten. Er musste einer Autobahn weichen und Platz schaffen für eine Rasenfläche der Spartakiade des kommunistischen Stadtobershauptes Kapek. Ganz verloren ist der ehemals berühmte Nordwestbahnhof allerdings nicht. Der Hobbyfilmer Pricl hat die Abrissarbeiten minutiös gefilmt und wir zeigen Ausschnitte daraus. Zu einer schwejschen Realsatire gerät der Besuch des nordkoreanischen Staatsoberhauptes Kim il Sung. Für seine extra mitgebrachten Luxuswaggons, die erheblich breiter sind als in Europa üblich, mussten hunderte von Eisenbahnern die Strecke verbreitern: Geländer und Masten absägen und Bahnsteige versetzen. Niemand durfte von dieser "geheimen Staatsaktion" erfahren, auch nicht die Zehntausende, die ihm freiwillig oder mit Zwang zujubelten.

Als 1931 Charles Chaplin im Rahmen einer Europatournee für seinen Film "Lichter einer Großstadt" auf dem Franz-Joseph Bahnhof in Wien ankam, da jubelten ihm auch tausende begeisterter Fans zu und trugen ihn auf den Schultern, garantiert freiwillig. Damals war der Franz-Joseph Bahnhof ein schmuckes klassizistisches Gebäude. Heute ist er ein spiegelndes Bankgebäude. Die Österreichische Staatsbahn verkaufte den Bahnhof an ein Bankhaus, das den Bahnhofsbetrieb - wie bei einer Metrostation - in den Keller verlegte. Ein Teil der alten Wiener Bahnhofskultur ist allerdings erhalten geblieben: Die Anlagen der Wiener Stadtbahn. Sie wurde Ende des 19. Jahrhundert als Ringbahn angelegt, um die großen Bahnhöfe miteinander zu verbinden. Die Gestaltung der Bahnhöfe und Brücken wurde dem Architekten Otto Wagner übertragen, einem der bekanntesten Vertreter der 'Wiener Sezession'. Die vielleicht schönste Bahnstation ist die am Karlsplatz. Nach der Restaurierung wandelte man sie in ein Kaffeehaus um.

Teil 6 Istanbul: Stationen der Sehnsucht von Wolfgang Bergmann

Die Glanzzeiten der Bahnhöfe Istanbuls liegen weit zurück. Istanbul- Konstantinopel war immer der geheimnisvolle Schnittpunkt zwischen Asien und Europa. In der "Belle Epoque" kommen die Reisenden aus dem Westen nicht mehr mit dem Schiff, sondern mit dem luxuriösen "Orient-Express" auf dem Sirkeçi Bahnhof an. Der letzte Sultan des osmanischen Reiches Homid II. ließ ihn als Endstation des "Orient-Express" bauen und eröffnete ihn am 1890 mit großem Pomp. Der Bahnhof erlebte die Gründung der türkischen Republik, war Versammlungsort für die streikenden Eisenbahner und Treffpunkt der jungen Intelligenz. In den 60er und 70er Jahren fuhren Millionen Türken von den Bahnsteigen des Sirkeçi Bahnhofs aus in den reichen Westen Europas. Mit Auto oder Flugzeug kehrten inzwischen so manche zurück, um mit bescheidenem Startkapital noch einmal das Glück in der Heimat zu suchen. Auf den Bahngleisen kommen heute ganz andere Glückssucher an: Russen, Polen und Ukrainer, die auf dem "Russenmarkt" des Galataplatzes Waren aus ihrer Heimat verhökern. Der Schienenverkehr ist in den letzten Jahrzehnten in der Türkei gegenüber dem Straßenverkehr vollkommen vernachlässigt worden. Gleich neben dem Bahnhof versammeln sich täglich LKW-Fahrer, die Rückfracht für ihre Waren suchen. Zu Billigstpreisen transportieren sie Güter in ihre Heimatstädte, nur um gerade den Benzinpreis abzudecken. Die Straßen der Stadt sind genauso mit Autos verstopft wie die Überlandstraßen. Istanbul ist durch den Bosphorus in zwei Hälften geteilt. Die eine liegt auf dem europäischen Kontinent, die andere auf dem asiatischen. Zwei Straßenbrücken führen inzwischen über den Bosphorus, doch keine Eisenbahnbrücke. Wie vor hundert Jahren, so schleppen auch heute noch Fährschiffe die Güterwaggons von der einen Seite auf die andere über. Auf der asiatischen Seite liegt der Haidarpasha Bahnhof wie ein klassizistisches Berliner Gerichtsgebäude am Ufer. Neben ihm moderne Hafenanlagen und große Silos. Einer der reichsten Männer der Türkei, ein Bauunternehmer und Konzernchef, demonstriert vor einem Gemälde die Baugeschichte der Silos und die Bedeutung der Eisenbahnverbindungen nach Anatolien für den Weizentransport. Der Haidarpasha Bahnhof war hundertfach Bühne für die Traumfabrik der Türkei. Filme, in denen Sehnsucht, Heimkehr, Passion und Rache eine Rolle spielten, wurden hier gedreht. Einige Ausschnitte aus dem Spielfilm "Courbet Cuslare" zeigen das brüchige Glück, das die "Goldene Stadt" verheißt. Jährlich ziehen über 300.000 Türken und Kurden in die inzwischen auf 10 Millionen angewachsene Stadt. Hier hat man Wohlstand zu erlangen. So auch der 14jährige Kurdenjunge Salim, der tagaus tagein vor dem Haidarpasha Bahnhof Tickets für die Fähre verkauft oder Schuhe putzt. Er ist mit seinen Eltern vor drei Jahren noch Istanbul gekommen. Zwei ältere Brüder arbeiten als Handlanger auf dem Bau und ernähren die Familie, der Vater hat gerade ein Schustergeschäft eröffnet und hofft auf zukünftigen Wohlstand. Sie wollen bleiben, auch wenn es schwierig ist. Ganz anders als die Familie in dem Spielfilm 'Courbet Cuslore". Sie scheitern und kehren in die anatolische Heimat zurück.

Teil 7 Madrid: Atocha und Principe Pio *von Francisco Aguirre*

Mitten im Zentrum Madrids, an einem der schönsten Plätze, liegt der Bahnhof Atocha, umgeben von Museen und Gärten. Im April 1992 wurde ein neuer Bahnhofskomplex für Hochgeschwindigkeitszüge fertiggestellt und mit dem restaurierten alten Gebäude feierlich eingeweiht. Madrid hat wieder einen beeindruckenden Hauptbahnhof. Nicht weit entfernt vom Atocha liegt der Nordbahnhof, auch Principe Pio genannt: ein Bahnhof von regionaler Bedeutung, aber mit einer großen Geschichte. Der Film konzentriert sich auf den Bahnhof Atocha. Menschen, die in der Umgebung des Bahnhofs wohnen, erinnern sich an die Zeit der Dampflokomotiven und wie die Entwicklung des Eisenbahnwesens das Leben ihrer Vorfahren und den Stadtteil verändert haben. Der Film zeigt historische Aufnahmen von der Ankunft des Königs Alfons des III., Soldaten, die von hier aus in den Krieg gegen Marokko zogen, und Aufmärsche der Kommunistischen Partei während des Bürgerkrieges. Der Principe Pio war eine

Zeit lang der wichtigste Bahnhof der Stadt und Symbol ihres Reichtums. Von hier führen die Soldaten 1898 ab, um in Kuba zu kämpfen. Während des Bürgerkrieges geriet der Bahnhof ins Kreuzfeuer der Armeen Francos und der Republikaner. Heute wirkt er wie ein verträumter Vorstadt Bahnhof.

Teil 8 St. Petersburg *von Wolfgang Bergmann*

St. Petersburg, vor kurzem noch Leningrad, ist die älteste Eisenbahnmetropole Russlands, des Nordens überhaupt. Die Stadt ist reich an kunsthistorischen Attraktionen. Glanz der Vergangenheit und Verfall gehen bruchlos ineinander über. Die Bahnhöfe sind zu Problemzonen der Stadt geworden. Die Schattenseiten der neu gewonnenen Freiheiten und der Marktwirtschaft werden hier überdeutlich: Armut, Verelendung, Aggressionen, Diebstahl, Raub und Alkoholismus. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden in St. Petersburg die ersten Eisenbahnlinien und Bahnhöfe Russlands in Betrieb genommen. Von hier fuhr ab 1904 der legendäre Transsibirienexpress seine über 8000 km lange Strecke zum Pazifik. Der Film erzählt die Geschichte dreier Bahnhöfe, des Witebsker, des Finnländischen und des Moskauer Bahnhofs. Der Witebsker Bahnhof wurde 1904 im Jugendstil fertiggestellt und hat - was für Russland bis heute eine Ausnahme ist - eine überdachte Gleishalle. Von dem alten Witebsker Bahnhof führte die erste russische Eisenbahnlinie nach Puschkin und Pawlowsk, der Sommerresidenz der Zarenfamilie. Im filigranen Pavillion von Zarskoje Selo fanden berühmte Konzerte statt und auch Johann Strauss gastierte in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts dort. Deutsche Truppen zerstörten die Gebäude während der Belagerung des damaligen Leningrads.

Teil 9 Mailand - Stazione Centrale *von Nello Correale*

Die Stazione Centrale, der Hauptbahnhof von Mailand, ist eine perfekte Mischung aus Ingenieurskunst und Architektur. Er ist einer der letzten monumentalen Hallenbauten dieser Art in Europa und ein bedeutender Eisenbahnknotenpunkt. 450 Züge werden hier täglich abgefertigt. Der architektonische Plan war schon 1912 fertiggestellt, der Bau musste zunächst wegen des 1. Weltkrieges und später aus Geldmangel verschoben werden und wurde erst 1931 eingeweiht. Historische Photos und Filme erinnern an die Zeit der Erbauung des Bahnhofs. Die riesigen mythologischen Skulpturen auf dem Dach zeugen noch heute von dem Glaubensbekenntnis seines Architekten, des Freimaurers Ulisse Stacchini. Heute ist der Bahnhof Treffpunkt für Immigranten aus dem Süden Italiens und aus den osteuropäischen Ländern. Viele Obdachlose und Arme suchen hier Unterschlupf und nächtliches Asyl. In ungenutzten und abgestellten Waggons haben sie ihr Quartier aufgeschlagen. Ein Priester, der auch eine kleine Kapelle im Bahnhof betreut, kümmert sich um sie. Vielen unbekannt ist die unterirdische Existenz des Bahnhofs. Die weitverzweigten Gänge und Hallen boten während des 2. Weltkrieges vielen Menschen Schutz vor den Bombenangriffen. In dieser unterirdischen Stadt wird heute der Güterverkehr abgewickelt. Ein automatisiertes Postverteilungssystem schafft eine gespenstische Atmosphäre.