

Über Bahnhöfe. Bemerkungen zu einem weit gefächerten Thema

Gerhard M. DIENES

Einleitung

Eisenbahngeschichte wird nach wie vor zu einem guten Teil von historisch interessierten Laien sowie von Lokomotivnostalgikern, Technikfanatikern etc. erarbeitet.

Ohne ihre Tätigkeiten schmälern zu wollen, gehört betont, daß Eisenbahngeschichte einerseits vermehrt von Fachhistorikern erforscht und zum anderen nicht auf Technikgeschichte bzw. auf eine chronikartige Auflistung der Fahrbetriebsmittel reduziert werden darf.

Vielmehr gilt es aufzuzeigen, welche enorme ökonomische, gesellschaftliche und kulturgeschichtliche Auswirkungen der Verkehrsträger Eisenbahn hatte und hat und wie sehr er Möglichkeiten des interdisziplinären Erforschens bietet.¹

Welche inhaltliche Vielfalt Eisenbahngeschichte involviert, soll im Rahmen dieses Aufsatzes am Beispiel des Themenbereiches „Bahnhof“ angedeutet werden. Die Schwerpunkte liegen dabei auf den diversen Funktionen, die ein Bahnhof zu erfüllen hat, auf der Architektur und dem Städtebau, aber auch auf der Rezeption in der bildenden Kunst und in literarischen Darstellungen.

Definitionen

Das Monumentalwerk über die Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie definiert die Bahnhöfe als *Herzkammern im Organismus der Eisenbahnen. Sie geben dem Leben, das in vielverzweigten Adern kreist, den stets erneuten Impuls, von ihnen geht es aus, zu ihnen kehrt es zurück.*²

Bahnhöfe sind die Ruhepunkte des Eisenbahnverkehrs, bei denen alles zu dem Zweck geschieht, überwunden zu werden. Das macht sie zu flüchtigen Erscheinungen.³

¹ Vgl. Franz SONNENBERGER, Mensch und Maschine. Technikfurcht und Techniklob am Beispiel Eisenbahn. In: Zug der Zeit. Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835–1985. Das offizielle Werk zur gleichnamigen Ausstellung, Bd. 1, Berlin 1985, 24–59; als Beispiel einer von der Aufzählung der Fahrbetriebsmittel dominierten Geschichte, zudem ohne Quellen- und Literaturangaben sowie ohne Bildnachweise vgl. RAUTER/RAINER, Ein Verkehrsweg erschließt die Alpen. Die k. k. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn, St. Peter ob Judenburg 1992.

² Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie, Bd. II, Wien–Tesch–Leipzig 1898, 324.

³ Vgl. Klaus-Jürgen SEMBACH, Durchgang und Zeitlichkeit. Die transitorische Funktion der Bahnhöfe. In: Zug der Zeit. Zeit der Züge (wie Anm. 1), Bd. 2, 537.

So sieht es auch Jürgen HABERMAS. Für ihn sind Bahnhöfe charakteristische Orte für ebenso dichte und abwechslungsreiche wie anonyme und flüchtige Kontakte; und der Kulturanthropologe Augé bezeichnet Bahnhöfe ebenso wie Flughäfen, Flugzeuge, Autobahnen, Autoraststätten und Hotels als Orte, oder besser als *die Nicht-Orte einer neuen Kultur der Übermoderne, einer durch Technologie dramatisch veränderten nachmodernen Lebenswelt, die zu beschreiben Sache einer künftigen Ethnographie sein wird.*⁴

Funktionen

Mannigfaltig und unterschiedlich wie die Definitionen respektive die Definitionsversuche sind die Funktionen der Bahnhöfe.

Auf dem Arbeitsplatz Bahnhof spiegelt sich das breite Spektrum des Berufsstandes „Eisenbahner“ und seine differente Sozialschichtenzugehörigkeit wider.⁵

Den Arbeitern zuzurechnen ist beispielsweise der „Verschieber“, der auf dem Bahnhof seinen gefahrvollen Dienst versieht. Gerade im Verschubdienst kam es häufig zu Unfällen. Daher waren Meldungen wie folgende aus dem Jahre 1855 keine Seltenheit:

*Am 27. Juni Nachmittag 1 Uhr wurde der Wagenschlosser Heinrich Knöbl aus eigener Unvorsichtigkeit beim Ueberschieben der Waggonen von der Reservelokomotive ‚Spielfeld‘ am Bahnhof von Mürzzuschlag derart überführt, daß er sogleich todt blieb.*⁶

Zu den Beamten hingegen zählt der Stationschef, ein Beruf, klassenmäßig abgestuft vom Vorstand eines Zentralbahnhofs in einem metropolitanen Zentrum bis zu jenem in einer kleinen Station, wie ihn Joseph ROTH in seiner Erzählung „Stationschef Fallmerayer“ schildert. Fallmerayer versieht Dienst in einer Station, in der die *Expreßzüge, die nach dem Süden fahren, nach Meran, nach Triest, nach Italien, niemals anhalten. An Fallmerayer, der zweimal täglich, mit leuchtend roter Kappe grüßend, auf den Perron trat, rasten die Expreßzüge hemmungslos vorbei; sie degradierten beinahe den Stationschef zu einem Bahnwärter.* Dessen monotonen Dienst in der Einöde, wo lediglich das *Wetter und der Wechsel der Jahreszeiten ... in ihrer periodischen Wiederkehr fast die einzige Abwechslung* brachten, beschreibt Gerhart HAUPTMANN in seinem „Bahnwärter Thiel“.⁷

⁴ Jürgen HABERMAS, *Moderne und postmoderne Architektur*. In: DERS., *Die Neue Unübersichtlichkeit*, Frankfurt/Main 1985, 16; vgl. Elisabeth LIST, *Wenn der Traum vom Fliegen wahr wird*. In: *Lichtungen. Zeitschrift für Literatur, Kunst und Zeitkritik* 67, XVII. Jg., Graz 1996, 85.

⁵ Vgl. Gerhard M. DIENES, *Bahnberufe. Menschen, die von der (Süd-)Bahn leben*. In: *Die Südbahn. Vom Donauraum zur Adria (Wien–Graz–Marburg–Laibach–Triest)*, hrsg. von Gerhard M. DIENES, Graz–Wien 1987, 308.

⁶ *Grazer Zeitung* v. 3. 7. 1855, o. S.

⁷ Joseph ROTH, *Stationschef Fallmerayer* (1933). In: DERS., *Meistererzählungen*. Ausgewählt von Daniel KEEL. Mit einem Nachwort von Stefan ZWEIG, Zürich 1995, 8f.; Gerhart HAUPTMANN, *Bahnwärter Thiel*. In: *Gerhart Hauptmanns Werke in zwei Bänden*, hrsg. von Gerhard STENZEL, Bd. 2, Wien o. J., 14.

Ankunft und Abfahrt

Bahnhöfe sind Orte des Ankommens und haben als solche häufig Eingang in die Literatur gefunden. In Rainer Maria RILKES „Pierre Dumont“ steht die Titelfigur am Waggonfenster, als der Zug seine Geschwindigkeit verringert. *Draußen glitten grüne Grasdämme, weite Flächen und winzige Häuschen vorüber, an deren Türen riesige Sonnenblumen mit ihren gelben Heiligenscheinen als Wächter standen ... Da verloren sich schon die Häuschen. Schwarze, rauchige Magazine kamen mit vielfach geteilten, blinden Scheiben, die Bahn wurde immer breiter, ein Geleise wuchs neben dem anderen hervor, und endlich fuhren sie mit lautem Brausen und Zischen in die Bahnhofshalle des kleinen Städtchens ein.*⁸

Bei Walter MEHRING wird man vom *Bahnhof angeschwemmt – im Strom der Massen ...*, während bei Robert MUSIL die Zugfahrt noch nachklingt, als der Bahnhof zum Eintritt in die Stadt wird: *Er bog den Kopf, als müßte er Wasser aus seinen Ohren schütteln: Der Zug war voll gewesen und die Reise lang; Tropfen allgemeinen Gesprächs, die während der Fahrt auf ihn eingedrungen waren, quollen zurück. Ulrich hatte mitten in die Fröhlichkeit und Hast der Ankunft, die das Tor des Bahnhofs wie die Mündung eines Rohrs in die Ruhe des Platzes ausfließen ließ, gewartet, bis sie nur noch tropfenweise rann; nun stand er im Saugraum der Stille, die auf den Lärm folgt. Und zugleich mit der Unruhe seines Gehörs, die dadurch hervorgerufen wurde, fiel ihm eine ungewohnte Ruhe vor den Augen auf. Alles Sichtbare war darin stärker als sonst. Auch wenn er über den Platz blickte, so standen auf der anderen Seite ganz gewöhnliche Fensterkreuze so schwarz im Abendlicht auf bleichem Glasganz, als wären sie die Kreuze von Golgotha. Auch was sich bewegte, löste sich vom Ruhenden der Straße in einer Weise los, wie es in sehr großen Städten nicht vorkommt. Treibendes wie Stebendes hatte hier offenbar Raum, seine Wichtigkeit zu weiten. Mit einiger Neugierde des Wiedersehens fand er das heraus und betrachtete die große Provinzstadt, in der er kleine, aber wenig angenehme Teile seines Lebens zugebracht hatte.*⁹

Der oft freudigen Ankunft steht die Abfahrt gegenüber: Abfahrten an die Front – bemächtigten sich doch rasch die Militärs der Eisenbahn, da ihre Transportleistung den modernen Krieg mitermöglichte – oder Abfahrten in die Konzentrationslager des Nazi-Regimes.¹⁰ Abfahrten in eine ungewisse Zukunft, in die Emigration.

Der Schauspieler und Dramatiker Hans JARAY erinnert sich: *Am 14. März (1938) abends verabschiedeten wir (Lili Darvas und Jaray) uns von Paula und Attila auf dem Westbahnhof (in Wien), wo uniformierte und zivile Spitzel die Ausreisenden und deren Begleitung mit geschultem Blick verfolgten. War es ein Abschied für Monate, für Jah-*

⁸ Rainer Maria RILKE, *Pierre Dumont*, In: DERS., *Prosa und Dramen*, hrsg. von August STAHL (= Rainer Maria RILKE, *Werke. Kommentierte Ausgabe in vier Bänden*, hrsg. von Manfred ENGEL, Ulrich FÜLLEBORN, Horst NALEWSKI, August STAHL, Bd. 3), Frankfurt/Main und Leipzig 1996, 14f.

⁹ Walter MEHRING, *Die kleinen Hotels*. In: *Heiterkeit in Dur und Moll. Deutscher Humor der Gegenwart in Wort und Bild*. Eingeleitet und gesammelt von Erich KÄSTNER, Frankfurt/Main, Wien, Zürich 1964, 263; Robert MUSIL, *Der Mann ohne Eigenschaften. Roman*, Bd. 1, hrsg. von Adolf FRISÉ, Reinbek bei Hamburg 1978, 671.

¹⁰ Vgl. Gerhard M. DIENES, *Die Südbahn und das Militär*. In: *Südbahn* (wie Anm. 5), 276; Helmut SCHWARZ, *Das Räderwerk des Todes. Die Reichsbahn und die „Endlösung der Judenfrage“*. In: *Zug der Zeit* (wie Anm. 1), Bd. 2, 683f.

re, für immer? ... ein Lebewohl von einer brutal entzauberten, ehemals einzigartigen Stadt ...¹¹

Abfahrt heißt Abschied, heißt oft eine Trennung für immer, und kann am Ende einer Beziehung stehen wie bei Erich KÄSTNER:

...
Gegen Abend mußte sie dann reisen.
Und sie winkten. Doch sie winkten nur.
Denn die Herzen lagen auf den Gleisen,
Über die der Zug ins Allgäu fuhr.

Auch Franz WERFEL beschäftigte sich mit dem Abschied auf einem Bahnhof:

Ich habe dir den Abschiedskuß gegeben
Und klammere mich nervös an deine Hand.
Schon mahnt dich, auf Dies und Jenes Acht zu geben.
Der Mensch ist stumm.

Will denn der Zug, der Zug nicht
endlich pfeifen?
Mir ist, als dürfte ich dich nie mehr
wiedersehen.
Ich rede ohne Sätze zu begreifen ...
Der Mensch ist stumm ...¹²

Die Abfahrt wird zum freudigen Ereignis, wenn es in den Urlaub geht, wobei hervorzuheben ist, daß die Eisenbahn eine Demokratisierung des Reisens mitbedingte und so zu einem wichtigen Impulsgeber für den Tourismus wurde.¹³

Abfahrt heißt auch Rückkehr:

...
Am Abend, wenn der Wartesaal
im Hauptbahnhof zur Piazza wird.
Wenn sich der Süden jedesmal
bis in den Norden verirrt

besingt Reinhard MEY in seinem Lied „Bahnhof Hamm“ die nächtliche Begegnung mit Gastarbeitern, die voll Freude in ihre Heimatländer zurückkehren. Während der

¹¹ Vgl. „Sag beim Abschied ...“ Wiener Publikumsbeliebte in Bild & Ton, Katalog zur 158. Ausstellung des Historischen Museums der Stadt Wien in Zusammenarbeit mit dem Jüdischen Museum der Stadt Wien, Wien 1992, 119.

¹² Vgl. Bernd SCHMIDT, Zug um Zug oder Die Eisenbahn in Literatur und Kunst nebst Redewendungen, Sens und Nonsens. In: Südbahn (wie Anm. 5), 333; Franz WERFEL, Abschied. In: DERS., Eine Auslese. Ausgewählt und hrsg. von Ruth STADELMANN. Einführung von Willy HAAS, Wien-Heidelberg 1969, 117.

langen Monate der Arbeit hatten sie die Bahnhöfe als eine Art Tempel immer wieder aufgesucht, um an die Heimat zu denken, die irgendwo nach langen Schienenkilometern in weiter Ferne liegt.¹⁴

So sind Bahnhöfe auch Orte der Sehnsucht:

In seinem Essay „Juden auf Wanderschaft“ beschäftigt sich Joseph ROTH mit dem Schicksal der ostjüdischen Emigranten in ihren Geburtsstädten und in den Weltstädten, in die sie auswanderten – die Bahnhöfe wurden für sie zu Orten der Geschäftigkeit, aber gleichzeitig der Sehnsucht nach der fernen Heimat.¹⁵

Die Begeisterung für die Fremde ließ Häfen und Bahnhöfe für Stefan Zweig zu seiner „Leidenschaft“ werden: *Jeder Bahnhof ist anders, jeder reißt eine andere Ferne in sich hinein, jeder Hafen, jedes Schiff bringt eine andere Fracht. Sie sind die Welt in unseren Städten.*

Emotionslos dagegen erleben die Pendler tagtäglich die Bahnhöfe, Menschen verschiedenster Gesellschafts- und Altersschichten, die hier gemeinsam auf Mobilität warten. Es sind Nomaden und Seßhafte in einem, aber zu verschiedenen Zeiten, wie es Wolfgang MÜLLER-FUNK formuliert.¹⁶

Bahnhöfe sind Orte der Begegnungen, wie etwa im Film „Central Station“ von Walter Salles: Da treffen ein Junge und eine Frau von 67 Jahren auf dem Hauptbahnhof von Rio de Janeiro aufeinander. *Dora, eine ehemalige Lehrerin, schreibt an einem Stand Briefe, die ihr die vielen Analphabeten der Stadt diktieren. Josué hat gerade seine Mutter verloren, ist ohne Angehörige, treibt sich herum. Er hat Dora nur einmal gesehen, doch ist sie die einzige, die er in Rio überhaupt kennt. Widerwillig nimmt sie sich seiner an.* Und so beginnt eine komplizierte Beziehung.¹⁷

Oft sind die Begegnungen auf die Dauer des Haltes reduziert, manchmal ist es nur ein einseitiges Sehen, wie in Hermann HESSES „Bahnhofsstück“ (1896):

*Auf einer Reise, heiß und matt.
Saß ich im überfüllten Wagen,
Ein altes, breites Zeitungsblatt
In beiden Händen aufgeschlagen.*

¹³ Vgl. Ursula A. J. BECHER, Geschichte des Modernen Lebensstils. Essen – Wohnen – Freizeit – Reisen, München 1990, bes. 208–213.

¹⁴ Vgl. Wilhelm RIBHEGGE, Europa. Nation. Region. Perspektiven einer Stadt- und Regionalgeschichte, Darmstadt 1991, 145; Bahnhöfe fanden immer wieder Eingang in die Musik, ob bei Glenn Miller oder bei der britischen Rock-Gruppe „The Kinks“, deren „Waterloo Station“ ein Hit wurde, vgl. Siegfried SCHMIDT-JOOS, Barry GRAVES, Rock Lexikon, Reinbek bei Hamburg, 1973, 202.

¹⁵ Vgl. Heinz LUNZER, Victoria LUNZER-TALOS, Joseph Roth, Leben und Werk in Bildern, Köln 1994, 47, 158.

¹⁶ Vgl. Peter MERTZ, Mit Stefan Zweig durch Europa, Innsbruck 1990, 12; Wolfgang MÜLLER-FUNK, Museum und Metamorphose. Philosophische Rückblicke auf historische Stadtansichten. In: Gerhard MELZER (Hrsg.), Stadtkultur – Kulturstadt. Eine Bestandsaufnahme aus Anlaß des „Europäischen Kulturmonats“, Graz, Mai 1993, Graz 1994, 97; im Rahmen des oberösterreichischen „Festivals der Regionen“ fand übrigens im Sommer 1999 ein Pendlerfest mit Lesung (Bahnhof Rottheigg) sowie an mehreren Stationen die Ausstellung „Plakatbücher“ statt. Vgl. Festival der Regionen OÖ, 25. 6. – 4. 7. 1999, Programm, hrsg. vom Verein Festival der Regionen, Goldwörth 1999, 18f.

¹⁷ Vgl. Marion LÖHNDORF, Die Stärken der Schwachen. Die alte Frau und das Meer der Gefühle: „Central Station“ von Walter Salles im Kino. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung, Nr. 299, 24. 12. 1998, 34.

*Der Zug hielt an. Ich schaute auch
Wie andre müßig durch die Scheiben,
Sah Hüte, Schleier, halb im Rauch
Mir fensterlang vorübertreiben.*

*Da bog aus dunklem Seidenflor
Mit feiner Stirn und blonden Haaren
Ein schöner Frauenkopf sich vor,
Den ich gesucht seit Jahren.*

*Ich schrak empor, und meine Hand
Fuhr zitternd nach dem Fensterrahmen,
Da hört ich im Gewühl genannt
Mit lauter Stimme ihren Namen.*

*Ich sah nun, den ich lang gehaßt,
Mit kühlem Grusse zu ihr treten,
Am Arm die leichte Reiselast,
Und hört ihn leise mit ihr reden.*

*Sie gingen weg. Der Pfiff erklang,
Ich sank zurück; ein schwerer, trüber
Schmerzhafter Dunst in's Aug mir drang,
Und draußen flog die Stadt vorüber.¹⁸*

Bahnhöfe werden von Menschenmassen frequentiert. Hektik zeichnet sie aus bei Tag.

In der Nacht hingegen sind für Wolfgang BORCHERT *die leeren Bahnhöfe das Ende der Welt, ausgestorben, sinnlos geworden.*¹⁹

Gerhard Pferschys steirischer Historikerkollege Franz Bruno ROP, der ebenso wie der Jubilar literarisch tätig ist, schildert in seinem Gedicht „Endbahnhof“, wie nach der Einfahrt des letzten Zuges der Bahnhof *zur Ruh* geht.

...
*Nur eine Lok faucht leise bloß.
Die Aufbewahrung schließt das Tor.
Der Wirt holt sich die Losung vor.
Der Kassenschalter fällt ins Schloß.
Und nur ein Liebespaar im Garten
kann kaum die Dunkelheit erwarten.²⁰*

¹⁸ Hermann HESSE, „Bahnhofsstück“. In: DERS. Wunder der Liebe. Liebesgedichte, hrsg. mit einem Nachwort von Volker MICHELS, Frankfurt/Main 1997, 11.

¹⁹ Wolfgang BORCHERT, Bleib doch, Giraffe. In: DERS., Gesammelte Werke, Frankfurt/Main, Wien, Zürich 1949, 64.

²⁰ Franz Bruno ROP, Der Horizont ist niemals ausgeleuchtet ..., Gedichte, o. O. 1986, o. S.

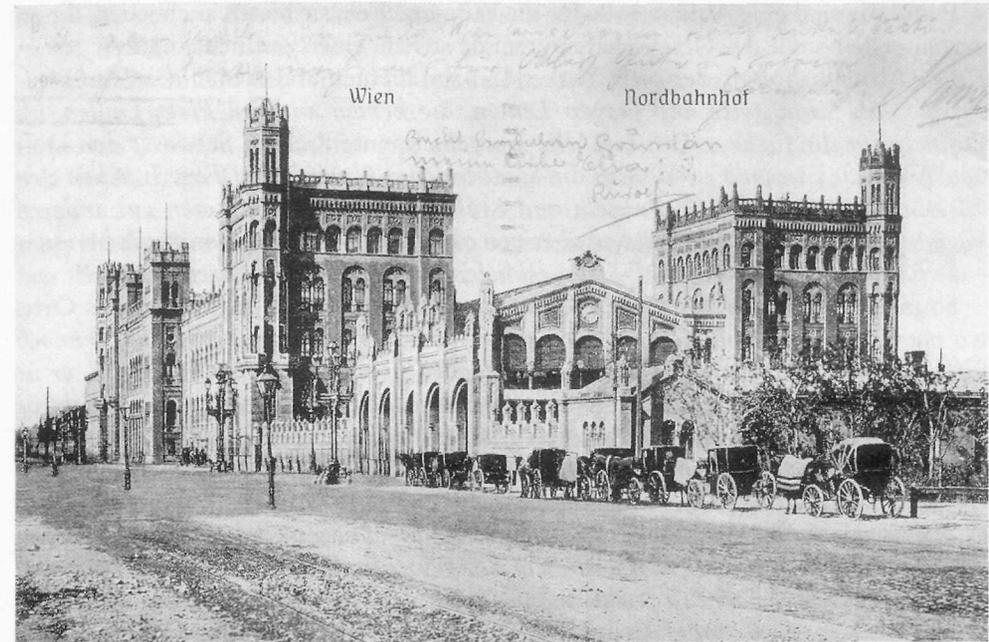


Abb. 1: Der Nordbahnhof in Wien. Ansichtskarte, Graz, Stadtmuseum.

So ist der Bahnhof auch eine Zufluchtstätte für die Liebe, auch für die bezahlte, beispielsweise für den Kinderstrich für Westtouristen, der auf dem Bahnhof von Bucuresti/Bukarest blüht.

Schon früh wurde der „Mädchenhandel“ mit dem Bahnhof assoziiert. In Wien bildete sich zu dessen Eindämmung 1905 eine Vereinigung zum Schutze der weiblichen Jugend. Sie rief eine Bahnhofsmission ins Leben, über die zu lesen war:

So kommt es, daß gebildete Frauen der Wiener Gesellschaft alltäglich zu bestimmten Zügen an den Bahnhöfen erscheinen. Gekennzeichnet durch die blaue Armbinde mit weißer Aufschrift, überwachen sie mit scharfem Blick die Ankommenden. Wo ihnen ein Mädchen hilflos und des Rates bedürftig erscheint, sprechen sie dieses an und bringen es nach dem sauberen und behaglichen Asyl des Vereines, von wo aus weitere Schritte, wie Postensuche, unternommen werden.²¹

Die Prostitution gab den Bahnhöfen das Stigma der Verruchtheit, des Zwielfichtigen, das durch die hier häufig vorkommenden Diebstähle verstärkt wurde, doch, so sinniert der „brave Soldat Schwejk“ in Jaroslav Hašeks Roman: *Am Bahnhof is' immer gestohlen worn und wird weiter gestohlen wern. Anders geht's nicht.*²²

²¹ Über die Bahnhofs-kinder von Bukarest vgl. die gleichnamige Fernsehdokumentation in 3SAT, ausgestrahlt am 29. 8. 1998; über den Verein vgl. Adele SCHREIBER, Fürsorge für unbeschützte Mädchen und Frauen. In: Boudoir (Wiener Mode), Jg. XVIII, H. 19, 1. 7. 1905, 963.

²² Jaroslav HAŠEK, Die Abenteuer des braven Soldaten Schwejk. Eingeleitet von Alfred POLGAR. Aus dem Tschechischen übertragen von Grete REINER, Frankfurt/Main 1958, 154.

Bahnhöfe sind eine Auffanghalle für die Entwurzelten, sie bieten auch jenen, die an der untersten Stelle der Gesellschaftspyramide stehen, einen Zufluchtsort.²³

Die Abstellbahnhöfe der New Yorker U-Bahn dienten und dienen *den Stadtstreichern ... als Schlafstätte und jungen Leuten, die keinen anderen Platz fanden, als Zuflucht für die Liebe ...* Um drei Uhr morgens konnte Richard SENNETT den Duft von Würstchen riechen ..., die sich die Stadtstreicher über kleinen Feuern neben den Gleisen brieten. Durch das Prasseln und Knistern hindurch hörte man aus anderen Wagen das Stöhnen der Liebenden, aber von oben drangen kaum Geräusche herunter – die hastigen Männer der Wall-Street schliefen noch weit weg in ihren Betten.²⁴

So präsentieren sich Bahnhöfe als eine Arena der sozialen Beziehungen, als Orte, wo man miteinander in Kontakt tritt, wo es verborgene Nischen gibt und dennoch Öffentlichkeit besteht ... Der Bahnhof verfügt nicht nur über eine Plattform, er ist auch eine ... Und er ist Schmelztiegel der unterschiedlichsten Klassen ... eine kollektive Tarnkappe für lichtscheue Elemente und gleichzeitig ein Laufsteg für all jene, die aus irgendwelchen Gründen gesehen werden wollen.²⁵

Bahnhöfe sind Orte des Wartens.

Warten ist für die Autoren TRUMMLER-WAGNER ohne Zweifel eine Kategorie aus dem Bereich der Zeit, es ist aber auch dem Raum zuzuordnen. Und wenn sich die beiden Ebenen Raum und Zeit jemals irgendwo als deckungsgleich erwiesen, so ist dies der Warteraum am Bahnhof. Franz KAFKA ist ein Gewährsmann für die Psychologie des Wartens. In seinem „Prozeß“ kommt zum Ausdruck, wie sehr der eigene Wille des Wartenden bei Gericht weitgehend ausgeschaltet wird. Das gilt auch für Bahnhöfe: *Man kann schimpfen, sich bei der Bahnverkehrsverwaltung beschweren, das Zugpersonal zur Rechenschaft ziehen: Der Zug, der Zug, auf den man wartet, wird deswegen keine Sekunde früher eintreffen. Warten ist eine stoische Tugend ...* – und wieder KAFKA: *Es gibt zwei Hauptsünden, aus welchen sich alle anderen ableiten: Ungeduld und Lässigkeit.*²⁶

Als Orte des Wartens entstanden auf den Bahnhöfen Einrichtungen, die nicht unmittelbar mit der Zugreise in Verbindung stehen.

Um die Warte- bzw. die Reisezeit durch eine Lektüre zu verkürzen, entstand die Bahnhofsbuchhandlung. Bereits 1849 hielt die Buchhandlung der Paddington Station in London über 1.000 Bände für Reisende bereit. Die entlehnten Bücher waren am Zielort zurückzugeben.²⁷

Heute scheinen die Bahnhofsbuchhandlungen offenbar am besten zu wissen, welche Lektüre dem Menschen der Freizeit frommt: *Einweihung in sichere sexuelle Beglückung, Kochrezepte, Handarbeitsmuster, heitere Liebesromane, berühmte ero-*

²³ Vgl. Hermann GLASER, Der Mythos vom Dampf. Die Eisenbahn als Vernetzungsraum. In: Journal für Geschichte 2, 1981, 41.

²⁴ Richard SENNETT, Civitas. Die Großstadt und die Kultur des Unterschieds. Aus dem Amerikanischen von Reinhard Kaiser, Frankfurt/Main 1991, 262.

²⁵ G. TRUMMLER/C. WAGNER, Stationen der Erinnerung. Kultur und Geschichte in Österreichs alten Bahnhöfen, 1986, 51, 56; vgl. auch Gerhard M. DIENES/Ursula RICHTER, Bahnhöfe – „Eintritte in die Stadt“ und „Kathedralen der Technik“. In: Die Südbahn (wie Anm. 5), 238.

²⁶ TRUMMLER/WAGNER (wie Anm. 25), 84f.

²⁷ Dieter VORSTEHER, Reisen mit der Eisenbahn. Von der Kutsche zur „Reisemaschine“. In: Zug der Zeit (wie Anm. 3), 426.

*tische Memoiren, Bücher über Rasenpflege, Anleitungen zum Basteln, zum Fotografieren, Kriminalromane, alles über die Galle.*²⁸

Bahnhöfe sind in den letzten Jahren zu Handels-, Dienstleistungs- und Serviceeinrichtungen geworden.

In den größeren Bahnhöfen gibt es Kinos, für die Körperpflege gibt es den Frisör und das Bad, das Konsumbedürfnis befriedigen verschiedene Geschäfte wie in Hamburg, wo der Hauptbahnhof und der Dammtor-Bahnhof Teile eines „Konsum-U“ sind, ein die Binnentalster auf drei Seiten umschließendes Areal, und es gibt – abgesehen von den ganz kleinen Stationen – das Bahnhofsrestaurant.²⁹

Restaurants

Vor der Ära der Speisewagen wurde Essensrast in bestimmten Stationen gemacht, auf der Südbahnstrecke Wien–Triest zum Beispiel in Steinbrück (Zidanimost).

1868 setzten die Brüder George und Albert Pullman in den USA erstmals einen Speisewagen ein. Für die Eisenbahnhistoriker Jean des Cars und Jean-Paul Caracalla war dies ein Glück, denn endlich entkam man den tristen Bahnhofsrestaurants, *wo man, vom Fahrplan gebettet, in Eile mittelmäßige Mahlzeiten hinunterschlang.*³⁰

Trotz der Speisewagen haben sich die Bahnhofsrestaurants erhalten, ja es entstanden solch feudale wie das „Le Train Bleu“ in der Gare du Lyon in Paris, das oft als das schönste Bahnhofslokal der Welt bezeichnet wird.³¹

Aber auch der Besuch von wesentlich kleineren und einfacheren Lokalen sollte nicht verabsäumt werden, wie die Reiseführer immer wieder vermerkten. 1905 heißt es zum Beispiel über Wiener Neustadt, man möge nicht versäumen, *sich durch die berühmten Würstel und durch das vortreffliche Bier zu stärken.*³²

Die Bahnhofsrestaurants folgten generell dem Trend der Zeit.

In dem nach dem 2. Weltkrieg wiederaufgebauten Grazer Hauptbahnhof bot für Walter TITZ das Restaurant *50er Jahre de luxe gewissermaßen. Ein Lokal, das – nicht*

²⁸ Annemarie WEBER, Verbittertes Leseleben. In: Westermanns Monatshefte. Welt, Kunst, Kultur, 7/1975, 33.

²⁹ Vgl. Heinrich MOLDENSCHARDT, Der Überfluß des Überflüssigen oder Hamburgs Centrum als Kauf-erlebnis. In: Hans G. HELMS, Die Stadt als Gabentisch. Beobachtungen der aktuellen Stadtentwicklung, Leipzig 1992, 214f.; vgl. auch „Bahnhöfe als ‚multifunktionale Immobilie‘“. In: Die Presse, Wien, 20. 2. 1999, 47.

³⁰ DIENES/RICHTER (wie Anm. 25), 239; Jean de CARS/Jean-Paul CARACALLA, 100 Jahre Orient-Express. Übersetzung von Hans Peter TREICHLER, Zürich und Schwäbisch Hall 1984, 13; in Europa wurde erstmals 1883 beim Orientexpress ein Speisewagen verwendet.

³¹ Vgl. Merian Paris 12, XXXVI, 72.

³² L. WOERL (Hrsg.) Illustrierter Führer nach und auf den Semmering sowie Gloggnitz, Payerbach-Reichenau, Schottwien, Mürzzuschlag usw., 1905, 13. Im Zusammenhang mit den Restaurants sind auch die Bahnhofshotels zu nennen wie z. B. das „Daniel“ in Graz, über das es in einem Fremdenführer heißt: *Das-selbe ist mit dem Bahnhofs direkt verbunden, so dass die Passagiere trockenen Fusses in das Hotel gelangen können*, vgl. Gerhard M. DIENES, Aus der Geschichte der traditionsreichen Grazer Hotels, Gast- und Kaffeehäuser. In: Grazer Gastlichkeit. Beiträge zur Geschichte des Beherbergungs- und Gastgewerbes in Graz. Wissenschaftliche Leitung Herwig EBNER. Redaktion Gerhard M. DIENES (Publikationsreihe des Grazer Stadtmuseums Bd. IV, hrsg. von Wilhelm STEINBÖCK), Graz–Wien 1985, 244.

quadratsmäßig betrachtet, sondern vom Standpunkt der planerischen Qualität aus gesehen – größer war als Graz. Großstädtisch nämlich. Dann kam in den 1980er Jahren der Umbau. *Dem gnadenlosen Rustikus, der landauflandab schon so manches gastfreundliche Haus interiörmäßig hingemeuchelt hatte, war es gelungen, auch hier zuzuschlagen. Heimeliges Holz in seiner verbobrtesten Form machte sich breit wie ein Algenteppich.*³³

Bahnhof und Stadtentwicklung

Der vorindustrielle Überlandverkehr war eingebunden in den Landschaftsraum, durch den er führte. Daran änderte sich auch nichts, wenn er sein Ziel erreicht hatte: die Stadt.

Die Postkutschen verhielten sich zur Stadt genauso wie zur offenen Landschaft. Ihre Abfertigungshallen, die Poststationen, lagen im Stadtzentrum, waren in der Regel Teil des nach ihnen benannten Gasthofes („Zur Post“) und als Baulichkeit kaum von den umliegenden Häusern zu unterscheiden. Für Wolfgang SCHIVELBUSCH war die Integration in das urbane Leben vollkommen. Die Eisenbahn bereitete diesem Verhältnis ein Ende, denn ihre Stationen, die Bahnhöfe, lassen sich mit den alten Poststationen vergleichen wie der Eisenbahnzug mit der Landstraße.³⁴

Der Bahnhof wurde in der Regel kein integraler Bestandteil der Stadt, denn nur selten, wie in Köln oder in Nürnberg, führten die Bahntrassen bis in die Stadtzentren.³⁵

Mehrheitlich verlief die Schienentrasse fernab der historischen Stadtkerne, was Karl KRAUS zu folgender Äußerung veranlaßte: *Nach Ägypten wär's nicht so weit. Aber bis man zum Südbahnhof kommt.*³⁶

Die Gründe, warum die Bahn meist am Rande der Vorstädte und am Übergang zu den Vororten trassiert wurde, lag nicht im Respekt vor der historischen Bausubstanz, sondern vielmehr in der Tatsache begründet, daß Bahnhöfe einen großen Flächenbedarf hatten, zum Beispiel für technische Einrichtungen wie für die Heizhäuser, Drehscheiben oder das Gleisdreieck. Auch wurden – so betont es Leonardo BENEVOLO – *im offenen Gelände Enteignungen als weniger traumatisch empfunden als in den Städten, wo die individuellen Interessen eng miteinander verzahnt waren.*³⁷

Bahnhöfe gaben den Siedlungen neue Bezugspunkte. Bahnhofstraßen entstanden als zentrale Achsen zwischen ihnen und den Stadtkernen. Auch bei dörflichen Siedlungen lagen die Bahnhöfe weit außerhalb des Zentrums, dorthin führende Bahnhofstraßen wurden zum Rückgrat von Neubaugebieten.

³³ Walter TITZ, Herber Charme, nonstop. In: derzeit Graz, März 1998, 7.

³⁴ Wolfgang SCHIVELBUSCH, Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, München–Wien 1979, 152.

³⁵ Vgl. Hansjörg KÜSTER, Geschichte der Landschaft in Mitteleuropa. Von der Eiszeit bis zur Gegenwart, München 1995, 309.

³⁶ Zit. aus SCHMIDT (wie Anm. 12), 333f.

³⁷ Eberhard FRANZ, Die Südbahn – ein Stück Technikgeschichte. In: Südbahn (wie Anm. 5), 113; Leonardo BENEVOLO, Die Stadt in der europäischen Geschichte (= Europa Bauen, hrsg. von Jacques LE GOFF), München 1993, 195.

In den Städten wurde das Gebiet zwischen Stadt und Station gründerzeitlich erschlossen, in den Vierteln „hinter“ der Bahn – wo sich die Fabriken ansiedelten – beschleunigte sich die soziale Segregation. So wurde die Bahntrasse auch zur sozialen Mauer, in Philadelphia nach Lewis Mumford sogar zu einer *wahren chinesischen Mauer*.³⁸

Wie sehr Bahnhöfe und Bahntrassen zu Strukturgrenzen werden konnten, zeigt das Beispiel der Süd- und Ostbahn in Wien. Beide Linien schnürten in ihrer geländebedingten Führung den südlichen Stadtsektor ab. Hier, im ehemals ländlichen Vorort Favoriten, entstanden – nahe der Bahn – Fabriken und durch diese bedingt Massenquartiere. Mit den Arbeiterwohnhäusern und Industrieanlagen wurde durch systematische Rodung der Bäume in den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts der größte Teil der natürlichen Erholungsräume beseitigt. Auch die Gesundheitsversorgung war in Favoriten mangelhaft, dazu gab es Probleme mit der industriebedingten Umweltverschmutzung.

Der Favoritner Bevölkerungszunahme von 5.000 im Jahre 1869 auf 152.000 1910 standen die düsteren Hinterhöfe, Kleinwohnungen mit Fenstern zum Lichthof gegenüber, Wohnungen, in denen oft bis zu zehn Personen oder mehr leben mußten.³⁹

Bahnhofsarchitektur

Der Bahnhof selbst brachte den Architekten wie den Benützern eine neue Erfahrung mit der Architektur. Er unterschied sich von allen bis dahin bekannten öffentlichen Gebäuden, da man es generell nicht auf demselben Weg verließ, auf dem es betreten wurde. Jedes Haus diente dem zeitweiligen Aufenthalt, es enthielt seinen Zweck in sich und verwies nicht wie beim Bahnhof auf einen anderen, der außerhalb von ihm lag.⁴⁰

Im Grunde gibt es zwei Bahnhofsarten, den Kopf- und den Durchgangsbahnhof.

Am Kopfbahnhof standen anfangs Gebäude entweder vor oder neben den Gleisen.

Bereits in den Anfangszeiten baute man in den Städten zum Schutze der Reisenden, aber besonders zum Schutze der Waggons Hallen über die Gleise. Bald wurden die Hallen auch aus Eisen konstruiert. Bei den Durchgangsbahnhöfen ging man seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu der Errichtung von Inselbahnsteigen

³⁸ Lewis MUMFORD, Die Stadt. Geschichte und Ausblick. Aus dem Amerikanischen von Helmut Lindemann, Bd. 1, München 1979, 536; weiters Gerhard M. DIENES, Locomotion. Entwicklung und Auswirkungen des Eisenbahnwesens. In: Karl STOCKER/Otto HWALETZ/Stella ROLLIG (Hrsg.), Verkehr. Steirische Landesausstellung 1999 Knittelfeld, Graz 1999, 152; vgl. auch Spiro KOSTOF, Die Anatomie der Stadt. Geschichte städtischer Strukturen, Frankfurt/New York 1993, 62, der diesen Bezugspunkt mit dem Autoverkehr verschwinden sieht, was die Stadt zu einem amorphen Fleck werden ließ.

³⁹ Gerhard M. DIENES, Südbahn und Verstädterung. In: Die Südbahn (wie Anm. 5), 232; vgl. allg. Burkhard HOFMEISTER, Die Stadtstruktur. Ihre Ausprägung in den verschiedenen Kulturräumen der Erde, Erträge der Forschung, Bd. 13, Darmstadt 1980, 18.

⁴⁰ SEMBACH (wie Anm. 3), 537.

über, die ohne Überschreitung der Gleise mittels Unterführungen – seltener mit brückenartigen Überführungen – zu erreichen waren.

Bei den kleinen auf dem Land gelegenen Bahnhöfen oder solchen in Kleinstädten dominierte eine schlichte Bauform, die als Ausdruck einer frühindustriellen, puritanischen Auffassung in das Erscheinungsbild der „frühen Moderne“ paßt.⁴¹

Der erste Bahnhof in Graz (Südbahnhof), fertiggestellt 1844, zeigte der Stadt zugewandt ein eingeschossiges, 89 Meter langes Aufnahmsgebäude, zwei Beamtenwohnhäuser, das Haus der Betriebsdirektion, eine Wagenremise und einen 157 Meter langen Packhof, gegenüber der Bahnlinie lag das Heizhaus, eine Wagenremise sowie eine Tischlerei. Das ganze Areal war aus gemauerten Pfeilern mit Staketengittern umgeben – die Umzäunung oder Ummauerung der Stationen in der frühen Eisenbahnzeit hatten zum Namen „Bahnhof“ geführt.

Das Gebäude in Graz war ohne Schmuck. *Einzig und allein ein achteckiger hoher Uhrturm mit Weißblecheindeckung als Dachreiter zeichnete das ansonsten schlichte Aufnahmsgebäude vor allen anderen Bahnhofsbauten in der Steiermark aus.*⁴²

Die Bahn gab der Zeit eine neue Dimension. Die Bahnhofsuhr wurde zum Mahner: „Allerhöchste Eisenbahn!“

Die Redewendung geht auf den Berliner Adolf GLASSBRENNER (1810–1876, Pseudonym Brennglas) zurück. In seinem Einakter „Ein Heiratsantrag in der Niederallstraße“ ließ er als Hauptperson einen stets verliebt-zerstreuten Briefträger agieren. Inmitten seiner Werbung fällt ihm ein, daß die Post aus Leipzig schon lange auf dem Bahnhof eingetroffen und zuzustellen sei. In seiner Verwirrung entringt sich der Ausruf: *Es ist allerhöchste Eisenbahn, die Zeit ist schon vor drei Stunden angekommen!*⁴³

Der Eisenbahnverkehr brachte die Notwendigkeit, die Ortszeiten zu vereinheitlichen. Die Donaumonarchie etwa führte 1888 die einheitliche Zeitrechnung ein und übernahm schließlich die „Stunden-Zonenzeit“, die auf der Berliner Sommerfahrplankonferenz im August 1891 die Bezeichnung „Mitteleuropäische Zeit“ erhalten hatte.⁴⁴

Nur am Rande sei bemerkt, daß in Ernst KRENEKS Oper „Johnny spielt auf“ eine Bahnhofsuhr eine nicht unbeachtliche Rolle spielt, wird sie doch zur Weltkugel, die den Siegeszug des Jazz verdeutlicht.⁴⁵

Nach diesem kurzen Exkurs über die Zeit zurück zur Bahnhofsarchitektur.

Alle Bahnhöfe gleichen einander, so faßt Italo CALVINO in seinem Roman „Wenn ein Reisender in einer Winternacht“ ein auffallendes Phänomen zusammen, und für Joseph ROTH glichen alle Bahnhöfe der österreichisch-ungarischen Monarchie einander, *die kleinen Bahnhöfe in den kleinen Provinzorten gelb und winzig, waren sie*

⁴¹ Ludwig DÖRY/Michály KUBINSZKY, Die Eisenbahn auf der Medaille in Mitteleuropa von den Anfängen bis 1945. Ikonographische Studie, Frankfurt am Main 1985, 72f.

⁴² Illustrierter Führer durch Graz und seine malerischen Umgebungen, Graz 1865, 143; DIENES/RICHTER (wie Anm. 25), 243f.

⁴³ Vgl. SCHMIDT (wie Anm. 12), 341.

⁴⁴ Vgl. DIENES, Locomotion (wie Anm. 38), 142f.

⁴⁵ Vgl. dazu ERNST HILMAR, Opern, die von sich reden machten. In: Traum und Wirklichkeit. Katalog zur 93. Sonderausstellung des Historischen Museums der Stadt Wien, Wien 1985, 685.

*tragen Katzen ähnlich, die winters im Schnee, summers in der Sonne lagen, gleichsam beschützt von dem schwarzen Doppeladler auf gelbem Hintergrund.*⁴⁶

Tatsächlich gibt es – nicht nur architektonisch – diese Gleichförmigkeit, entstanden aus Funktion und Ästhetik.

Die Südbahngesellschaft beispielsweise unterhielt in Wien ein eigenes Architektenbüro, dessen Aufgabe es war, *typisierte Hochbau-Standards für das gesamte Liniennetz zu entwickeln. Ob es sich dabei um Empfangsgebäude, Remisen, Wassertürme, Arbeiterwohnungen oder Bahnwärterhäuschen handelte, die Grundkonzeption war gleich, auch wenn man natürlich auf lokale Eigenheiten besonders Rücksicht nehmen mußte und wollte. Häufig wurden diese „Stationen aus der Retorte“ aus rein technischen Gründe modifiziert, man bezog jedoch auch das landschaftliche Umfeld soweit wie möglich in die Gestaltung ... ein.*⁴⁷

In den großen Städten sah man die Bahnhöfe als den Palästen und Kirchen, den Opernhäusern und Museen ebenbürtig an. *Mit ihren mächtigen Dimensionen, den gigantischen Stahlträgerkonstruktionen ... und den kuppelüberwölbten Hallen zeugen sie von imposanten Ingenieursleistungen.* Für Hermann GLASER gibt es keinen Topos des 19. Jahrhunderts, in dem sich der Geist der Zeit derart grandios versteinerte wie bei den großen Bahnhöfen, und für Annemarie WEBER waren die Gründerzeitbahnhöfe *Märchenschlösser mit Portalen für Giganten.*⁴⁸

Immer wieder wurden die Großstadtbahnhöfe mit Kathedralen verglichen. *Kathedralen der neuen Menschheit* wurden sie genannt oder die *schönsten Kirchen der Welt* sowie *die Paläste der modernen Industrie*, in denen die Religion des 19. Jahrhunderts zur Schau gestellt wurde.⁴⁹

Die Religion, das war laut Stefan ZWEIG der Glaube an einen ununterbrochenen, unaufhaltsamen „Fortschritt“; *man glaubte an diesen „Fortschritt“ schon mehr als an die Bibel, und sein Evangelium schien unumstößlich durch die täglich neuen Wunder der Wissenschaft und Technik.*⁵⁰

Die Empfangshallen der großen Bahnhöfe in Paris, Frankfurt, Budapest, Wien und anderen Städten waren Festsäle im Sinne des Triumphes der Technik, der Überwindung großer Distanzen in bis dahin ungeahnter Schnelligkeit.⁵¹

⁴⁶ Vgl. SCHMIDT (wie Anm. 12), 323; Joseph ROTH, Die Kapuzinergruft. Roman (1938). In: DERS., Romane, Bd.4 (KiWi 350), Köln–Amsterdam 1994, 33.

⁴⁷ TRÜMLER/WAGNER (wie Anm. 25), 138; vgl. Gernot FRIEDL, Der Architekt Wilhelm von Flattich (1826–1900) (= Dissertationen der Universität Wien 141), Wien 1979; Flattich konzipierte die Bahnhöfe entlang der Südbahn bis nach Triest.

⁴⁸ Heinz M. FISCHER, Der Zug der Zeit. In: Kleine Zeitung, Graz 15. 2. 1998, 22; GLASER (wie Anm. 23), 41. Die großen Bahnhöfe wurden zu Schauplätzen von Filmen (z. B. „Roma. Stazione Termini“) oder zu Handlungsorten von Romanen wie Graham Greens „Stamboul Train“, dessen Kapitelüberschriften den Stationsnamen eines internationalen Fahrplanes zwischen Ostende und Konstantinopel folgen; vgl. CARS/CARACALLA (wie Anm. 30), 110f.

⁴⁹ Steven PARISSIEN, Bahnhöfe der Welt. Eine Architektur- und Kulturgeschichte. Aus dem Englischen von Martin Rometsch, München 1997, 7; vgl. auch Ulrich KRINGS, Bahnhofsarchitektur. Deutsche Großstadtbahnhöfe des Historismus 1866–1906, München–New York, 1997.

⁵⁰ Stefan ZWEIG, Die Welt von Gestern. Erinnerungen eines Europäers (Stockholm 1944), Frankfurt/Main 1970, 16.

⁵¹ Hermann FILLITZ, Der Traum vom Glück. Das Phänomen des europäischen Historismus. In: Der Traum vom Glück. Die Kunst des Historismus in Europa, hrsg. von Hermann FILLITZ. Redaktion Werner TELESKO, Bd. 1, Beiträge, Wien 1996, 17.

In den großen Bahnhöfen entfaltete sich die ganze Formenvielfalt des Historismus; auf sie, die aus heutiger Sicht reine Zweckbauten waren, wurde eine denkmalhafte Monumentalität transferiert.

Das führte auch zur Kritik. Karl KRAUS spöttelte über Menschen, *die sich nur in Bahnhöfen wohlfühlen, die, abscheulich genug, den Dogenpalast nachäffen, und die den Orientexpress am liebsten in einer zur Bahnhofshalle geschändeten Moschee besteigen wollen, um ihre Notdurft im Abort eines pseudobyzantinischen Klosetts zu verrichten.*⁵²

Otto Wagner kritisierte in seinem 1895 erschienenen Buch „Moderne Architektur“ den Stil der Wiener Ringstraße aus der Sicht funktioneller Einfachheit. Bahnhöfe in Gestalt von Palästen lehnte er ab, da seiner Ansicht nach etwas Unpraktisches nie schön sein könne, und Adolf Loos forderte den bewußten Verzicht auf „Verschönerung“ und sah den Bau als pure Zweckerfüllung.⁵³

Aber erst in den dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts sollte das modernistische Design und die modernistische Theorie beim Bau größerer Bahnhöfe eine Rolle spielen.

Beispielhaft sei die Stazione Termini in Rom hervorgehoben.

1930 ordnete Benito Mussolini den Abbruch des in den 1870er Jahren errichteten Hauptbahnhofes und einen Neubau an. Aus dem Architektenwettbewerb ging Angelo Mazzoni als Sieger hervor. Sein erster Entwurf sah neben der klassizistischen Kolonnade an der Hauptfassade schon modernistische Seitenbauten vor, und der 1936/1937 revidierte Plan war für die damalige Zeit erstaunlich fortschrittlich, er zeigte eine „moderne, kristalline Waffel“. *Daß ein derart unerschrocken modernes Bauwerk im Herzen von Mussolinis Hauptstadt gebaut werden konnte, sagt für Steven PARISSIEN viel darüber aus, wie umfassend die architektonische Vision des Duce war – sie zeugt von einer kulturellen Toleranz, die seine Diktatorenfreunde in Deutschland und Rußland mit Sicherheit nicht besaßen.*⁵⁴

Im nationalsozialistischen Deutschland stellte München als „Hauptstadt der Bewegung“ für Adolf Hitler schon früh ein städtebauliches Probefeld dar, einen ersten Exerzierplatz für seine architektonischen Ambitionen und Großstadtvisionen. Vom März 1939 datiert eine Skizze Hitlers, die einen neuen Münchner Bahnhof als Kuppelbau darstellt. *Die Zeichnung zeigt die mit Aluminium verkleidete Parabolkuppel, die aus einer durchsichtigen Schulter herauswächst; sie wird von den Ringbauten (mit Bahnbetriebsräumen) umgeben. Im Inneren der Kuppel war eine Ringbrücke mit Abgängen zu den tiefer gelegenen Bahnsteigen vorgesehen, darunter sollten noch U- und S-Bahn angelegt werden.*

⁵² Zit. aus Hubert MOSER, Der Mensch und die Bahn. Eine volkskundlich-kulturgeschichtliche Betrachtung. In: Südbahn (wie Anm. 5), 325.

⁵³ William M. JOHNSTON, Österreichische Kultur- und Geistesgeschichte. Gesellschaft und Ideen im Donaauraum 1848 bis 1938, aus dem Amerikanischen von Otto Grohna, Wien-Köln-Weimar, ³1993, 160; Robert WAISSNERBERGER, Die Wiener Secession, Wien-München 1971, 16.

⁵⁴ PARISSIEN (wie Anm. 49), 207.

Die später geplante „Breitspurbahn“ (etwa vier Meter Spurweite) hätte zu einer gigantischen Neudimensionierung des Bahnhofes geführt und die Kuppel die Höhe von St. Peter in Rom übertroffen.⁵⁵

In München blieb es bei der Planung, während in Rom bis 1943 am Bahnhof gebaut wurde. Nach dem Krieg wurde – Mazzoni war ein Anhänger des faschistischen Regimes gewesen – ein zweiter Wettbewerb ausgeschrieben, den sechs junge Architekten unter der Leitung von Eugenio Montuoris gewannen. *Die Hauptprobleme, denen sich die Architekten gegenübergestellt sahen, waren die Erstellung eines großen Verwaltungsgebäudes und einer weiträumigen Eingangs- und Schalterhalle auf einem ziemlich beschränkten Raum, der auch noch auf einer Seite durch ein Bauwerk aus klassischer Zeit, die Servianische Mauer, eingeengt war. Die Lösung wurde in einer Konstruktion gefunden, die man ... scherzhaft den „Dinosaurier“ nennt, mit vorspringendem Betondach, dessen geschwungene Linien im vergrößerten Maßstab die Ruinensilhouette der Servianischen Mauern wiederholen und dessen Glasfront dem ankommenden Reisenden einen umfassenden Blick über die große Piazza del Cinquecento mit den Bädern Diokletians im Hintergrund gewährt.* Für Leopold von ZAHN kann sich dem Pathos der Begegnung von Antike und Gegenwart kaum jemand entziehen.⁵⁶

In Wien wurde der Südbahnhof durch die Bomben des Zweiten Weltkrieges nur teilweise zerstört, doch forderte der Zeitgeist:

*Wiener, wehrt euch gegen den Wiederaufbau der alten Bahnhöfe!*⁵⁷

Der Vorschlag, die durch einen Südbahnhof-Neubau entbehrlich gewordene alte Halle in eine Sport- oder Markthalle umzufunktionieren, blieb unberücksichtigt. 1956 wurde der neue Südbahnhof eröffnet. Er gab – so hieß es – der Stadt ein modernes Gepräge, das auch die Reisenden aus den Bundesländern stark beeindruckt, weil der neue Bahnhof eine Visitenkarte ... der Bundeshauptstadt darstellt und ihre Bedeutung im westeuropäischen Raum manifestiert. Auch der Wiener Westbahnhof wurde im Geiste der Zweckmäßigkeit neuerbaut, und man wunderte sich, wie die Millionstadt Wien so lange mit der kleinen Anlage des alten Bahnhofes auskommen konnte, die jetzt einem Objekt wich, das in seiner Größe, Zweckmäßigkeit und Schönheit charakteristisch ist für unsere Zeit.⁵⁸

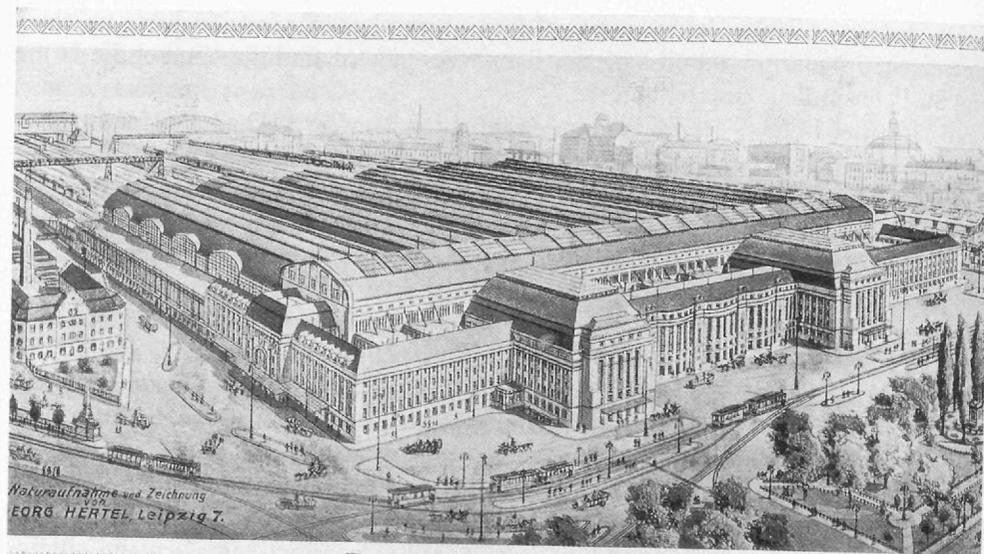
Seit den 1970er Jahren stieg aber das Interesse an Zeugnissen und Denkmälern der technischen Entwicklung, so auch an den Bahnhöfen. Eine der wesentlichsten Ursachen dafür war, so Helmut LACKNER, *der unwiederbringliche Substanzverlust an organischer*

⁵⁵ Vgl. Hans-Peter RASP, Bauten und Bauplanung für die „Hauptstadt der Bewegung“. In: München – „Hauptstadt der Bewegung“. Ausstellungskatalog, Münchner Stadtmuseum, München 1993, 294–299, Kat. Nr. 17.6., 303f.; vgl. auch Anton JOACHIMSTHALER, Gigantomanie auf Rädern. Die Breitspureisenbahn Adolf Hitlers. In: Zug der Zeit (wie Anm. 3), 703–721.

⁵⁶ Bernard WALL, Ewiges Rom, München-Zürich 1960, 218; PARISSIEN (wie Anm. 49) 208; Leopold ZAHN, Eine Geschichte der modernen Kunst, Malerei, Plastik, Architektur, Berlin 1963, 213.

⁵⁷ Vgl. Csaba SZÉKELY/ Manfred TUSCHEL, Vom Wiener Südbahnhof auf den Semmering. In: Südbahn (wie Anm. 3), 30; vgl. Die Wiener Bahnhofsanlage. Neue illustrierte Wochenschau, Nr. 30, Sonntag, 24. 7. 1949, 5.

⁵⁸ Vgl. W. STRZYGOWSKI, Die Bahnhofsfrage, eine Lebensfrage für Wien. In: Österreichische Furche, Nr. 52, 25. 12. 1953, SO-Tagespost, Graz, 30. 9. 1956; Österreich, schöpferisch, schaffend, feiernd, Wien ³1960, 24.



Der neue Hauptbahnhof in Leipzig

Der neue Leipziger Hauptbahnhof ist zugleich der **grösste Bahnhof Europas**. Die Bauten wurden begonnen im Jahre 1902, beendigt werden die Gesamtbauarbeiten voraussichtlich im Jahre 1915. Die Gesamtkosten betragen ca. 150 Millionen Mark, : : davon sind vom sächsischen Staat ca. 50 Millionen, von der Stadt Leipzig ca. 17 Millionen Mark aufzubringen. : : :

Abb. 2: Der Leipziger Hauptbahnhof. Ansichtskarte, Graz, Privatbesitz.

*Bahnhofsarchitektur als baugeschichtliches Instrument der Industrialisierung durch totale Abbrüche, modernisierende Umbauten und mißverständene Restaurierungen.*⁵⁹

Ein Beispiel für eine geglückte Symbiose zwischen der Erhaltung historischer Bau- substanz und der Modernisierung bietet Leipzig, wo 1915 der größte Bahnhof Europas entstanden war.

Die Architekten William Lossow und Hans-Max Kühne wußten damals wie man Räume baut, die den Übergang aus der Weite der Stadt in die Enge der Bahnwaggons als Reiseerlebnis organisieren. Wer die zehn Meter breiten Treppen zur Gleisebene hinaufsteigt, fühlt Bereitschaft zum Abschied und zum Aufbruch.

Dieser Geist wurde bei der Erneuerung – die Fertigstellung erfolgte 1998 – durch das Düsseldorfer Architekturbüro Hentrich-Petschnigg & Partner beibehalten, wobei die Denkmalpflege segensreich mitwirkte.

Leipzig zeigt deutlich, daß alle *Redewendungen, in denen dieser Bahnhof mit Kathedralen oder Tempeln verglichen wird*, unzureichend sind. Denn bei aller *Steigerung der Raumerfahrung ins Riesenhafte ist die weitläufige helle Halle weder auf vertikale Transzendenz aus wie die gotische Kathedrale noch auf Einschüchterung wie der Tempel.*⁶⁰

⁵⁹ Helmut LACKNER, Die Bahnhöfe der Stadt Graz. Hauptbahnhof, Graz-Köflacher Bahnhof und Ostbahnhof. In: Historisches Jahrbuch der Stadt Graz 13, 1982, 47f.

⁶⁰ Tobias GOHLIS, Überall Licht und Luft. Der renovierte Leipziger Hauptbahnhof vermittelt wieder etwas von der Kultur des Reisens. In: Die Zeit, Nr. 48, Hamburg, 21. 11. 1998, 70; die neuen respektive die renovierten und modernisierten Bahnhöfe sind immer wieder Anlaß zur Herausgabe von oft aufwendig gemachten Publikationen wie Santiago CALATRAVA, Bahnhof Stadelhofen, With an introduction by Bernhard Klein and photographs by Paolo Rosselli, Stuttgart 1998.

Neben der Architektur ist auch die „Kunst am Bau“ zu erwähnen, die in Klagenfurt zu heftigen Auseinandersetzungen geführt hat:

Am 3. Juni 1956 wurden in dem nach dem Krieg wiederaufgebauten Hauptbahnhof Fresken von Giselbert Hoke (Ostwand: „Wand der Kläger“, 6,65 x 22,40 m; Westwand: „Wand der Angeklagten“, 6,65 x 22,40 m) enthüllt.

Ein Skandal war die Folge, ein Zusammenstoß mit der Moderne, ein enormer Mangel an Diskussionskultur zeigte sich, das Vokabular aus der NS-Zeit tauchte auf, wie es Irmgard BOHUNOVSKY-BÄRNTHALER in ihrer umfassenden Arbeit dokumentiert.

Eines der Hauptargumente der Gegner war, die Fresken passen nicht zu einem Bahnhof, aber was paßt zu einem Bahnhof, gehört Kunst nur in Museen und Galerien? In Klagenfurt fürchteten einige der Gegner, durch die „Leichenhalle“=Bahnhofshalle würde der Fremdenverkehr Einbußen erleiden, das „Amtsblatt der Stadt Klagenfurt“ forderte die Entfernung der Bahnhoffresken, und eine „ARGE zur künstlerischen Neugestaltung der Bahnhofshalle“ konstituierte sich.

Daß die Fresken dann doch nicht verhängt oder abgeschlagen wurden, muß als Akt zivilisierten Umgangs mit der Kunst gewertet werden. Aber die Initiative des von der SPÖ geführten Ministeriums für Verkehr unter Dipl.-Ing. Karl Waldbrunner, im öffentlichen Bereich der Bahn zeitgenössische Künstler zu beauftragen, wurde gestoppt. Für West- und Südbahnhof in Wien wurden die für eine künstlerische Ausgestaltung vorgesehenen Wände der Reklame zur Verfügung gestellt.

HOKE hatte zwar in den ersten Entwürfen für Klagenfurt über das nachgedacht, was ein Bahnhof ist, später aber nicht das Thema Eisenbahn gewählt, obwohl gerade dieser Verkehrsträger, seitdem er existiert, immer wieder für bildende Künstler zum Inhalt ihrer Werke wurde.⁶¹

Für den Maler Paul DELVAUX beispielsweise waren Eisenbahnzüge, Bahnhöfe und Geleise bevorzugte Bildmotive, sie waren für ihn Symbole für die Sehnsucht nach einem Irgendwas und einem Irgendwo, das man nie erreicht, denn jede Station ist ja nur ein vorübergehender Aufenthalt.⁶²

Egon SCHIELE wuchs als Sohn des Vorstandes auf dem Bahnhof von Tulln auf und zeichnete schon als Kind die ein- und abfahrenden Züge, und Jahrzehnte zuvor nahm die Eisenbahn im Œuvre Claude MONETS eine wichtige Rolle ein. Sie war Darstellung des *modernen Lebens wie die Ruder- und Segelboote, die Ausflüge der Pariser, die belebten Boulevards in Paris oder die beflaggten Straßen*. Immer wieder wurde die Gare Saint-Lazare in Paris zum Motiv für den Künstler. Für MONET war es nicht irgendein Bahnhof, sondern es war jene Station, von der aus man die Normandie erreichte und an der er daher schon in jungen Jahren von Le Havre angekommen war, und die Züge brachten von hier die Reisenden auch zu all den Orten, an denen er und die Impressionisten gemalt hatten und wo er zum Teil gewohnt hatte wie in Bougival, Louveciennes, Argenteuil, Vétheuil, Giverny usw.⁶³

⁶¹ Irmgard BOHUNOVSKY-BÄRNTHALER, Die Bahnhoffresken in Klagenfurt von Giselbert Hoke 1949–1956, Klagenfurt 1997, bes. 9, 56, 83, 85ff., 89, 107.

⁶² Delvaux. Der Mann, der die Frauen liebte. Betrachtungen zu Bildern des großen Surrealisten von Paul Otto SCHULZ. In: Westermanns Monatshefte. Das Kulturmagazin 12/1985, 13.

⁶³ Wolfgang Georg FISCHER, Egon Schiele. 1890–1918. Pantomimen der Lust. Visionen der Sterblichkeit, Köln 1994, 7ff.; Stephan KOJA, Claude Monet, München–New York 1996, 66f.



Abb. 3: Musée d'Orsay, Paris – ein ehemaliger Bahnhof. Foto G. M. Dienes.

Eine seiner Bahnhofsansichten entstand 1877. Über sie und andere schrieb in diesem Jahr Emile ZOLA: *Man kann den Lärm der einfahrenden Züge hören, man sieht die Rauchwolken, die sich unter dem riesigen Dach zerteilen. Das ist die Kunst von heute ... unsere Maler sind gezwungen, die Poesie der Bahnhöfe zu entdecken, so wie ihre Väter die Poesie der Wälder und Flüsse entdeckt haben.*⁶⁴

Das Bild (Öl/Lw. 75x104 cm) hängt heute im Pariser Musée d'Orsay.

Das Museum befindet sich im ehemaligen d'Orsay-Bahnhof, einer Station, die der Maler DETAILLE im Jahre 1900 als großartig und wie *ein Palast der Schönen Künste* aussehend bezeichnet hat. Das Museum wurde im Jahre 1986 eröffnet und hat die Kunst und Kultur der Zeit zwischen 1848 und 1914 zum Inhalt.⁶⁵

In Triest schließlich zeigt der ehemalige österreichische Staatsbahnhof am Campo Marzio als Eisenbahnmuseum seine eigene Geschichte, und Wolfgang KAEMPFER fragt sich, was er nun sei: *Soll man das ein Museum nennen, wie die offizielle Sprachregelung möchte, ist das nicht wieder nur so eine halbe Sache, halb Verfall, halb ausgestellter Verfall, eine Museums-Fassade vor dem Ort des Verfalls selbst? Sind diese reglos und massig herumstehenden Kolosse aus der Dampfmaschinen-Zeit nicht nur zufällig, sagen wir vor fünfzig Jahren, gerade eingefahren und konnten also stehenbleiben, als Museumsstücke dienend, weil die Zeit für sie zufällig „reif“ geworden war?*⁶⁶

⁶⁴ Musée d'Orsay, Meisterwerke der Impressionisten und Post-Impressionisten, London 1986, 90.

⁶⁵ Françoise CACHIN, Vorwort. In: Caroline MATHIEU, Musée d'Orsay. Führer, Paris 1987, 5; im Frühjahr 1998 wurde in diesem Museum übrigens eine Ausstellung „Poesie der Bahnhöfe“ eröffnet, vgl. TITZ (wie Anm. 33), 6; in Berlin wurde der Hamburger Bahnhof (Invalidenstraße) zum „Museum für Gegenwart“. Hier wird die Kollektion des Berliner Sammlers Erich Marx mit Werken von Joseph Beuys, Andy Warhol, Robert Rauschenberg u. a. präsentiert; vgl. Heinz M. FISCHER, Berlin. In: VIA, Airportjournal Graz 3/1997, 27; in Baden-Baden wiederum schuf der Wiener Architekt Wilhelm Holzbauer ein Festspielhaus, in das der alte denkmalgeschützte Bahnhof integriert wurde; vgl. Claus SPAHN, Große Namen, alles top. In: Die Zeit, Nr. 11, Hamburg, 5. 3. 1998, 41.

⁶⁶ Wolfgang KAEMPFER, Trieste, Randlage. Zur räumlich-zeitlichen „Struktur der Stadt“. In: Helmut EISENDEL (Hrsg.), Triest – die Stadt zwischen drei Welten. Ein literarisches Lesebuch, München 1994, 236f.