

Metz – Ein Bahnhof mit vielfältiger Symbolik

Alexandre Kostka

Mit einer Fassade von fast 300 Metern und einem über 40 Meter hohen Turm sollte der von 1905 bis 1908 erbaute Bahnhof Metz als Brückenkopf dienen, um im Falle eines französischen Angriffs auf das – 1871 durch Annexion des Elsass und Nordlothringens geschaffene – „Reichsland Elsaß-Lothringen“ täglich bis zu 20 000 Soldaten ins Land zu bringen und den Nachschub für die Front zu sichern (Abb. 1).

Germanischer Triumphalismus

Während der vom Architekten Jürgen Kröger unter der Überschrift „Licht und Luft“ eingereichte Wettbewerbsbeitrag eher dem Jugendstil verpflichtet war, ist der endgültige, von Wilhelm II. bis ins Detail überarbeitete Plan eine neo-romanische Persiflage von jener feudalen Art, die der Auffassung des Kaisers von seiner Rolle als vermeintlich absolutem Herrscher entsprach. Zwei Trakte lassen sich unterscheiden: links eine „Bahnhofshalle“ in Gestalt einer romanischen, von einem hohen Turm überragten Kirche, rechts eine „Kaiserpfalz“, zu der vor allem der „Kaiserpavillon“ gehörte, der Kaiser Wilhelm II. vorbehalten war und es ihm – einer wohl falschen, aber zählebigen Legende zufolge – ermöglichte, hoch zu Ross aus seinem Hofzug zu steigen.

Symbolisches Dekor

Außen wie innen ist der Bahnhof mit einem reichen neoromanischen Dekor von militärischem Gepräge versehen: außen steht die Statue des Erzengels Michael, des Schutzpatrons Deutschlands, die die heroischen Züge des Grafen Gottlieb von Haeseler trägt, eines damaligen Generalfeldmarschalls (Abb. 2). Innen sind die Gänge mit Wandgemälden ausgestattet, auf denen die „kleinen Leute“ zu sehen sind: Telegrafisten, realistisch wiedergegebene Eisenbahnarbeiter, aber auch Rekruten, die Abschied von ihren Familien nehmen, um den Dienst für das Vaterland anzutreten (Abb. 3). Die Botschaft ist eindeutig: das Reich schützt die „kleinen Leute“ vor dem Furor der französischen Truppen, die – so die von Bismarck in die Welt gesetzte Propaganda – niemals von ihren Rachegeleuten abgelassen hatten. Somit überrascht es nicht, dass der Bahnhof bei den französischen Patrioten nicht gerade auf Gegenliebe stieß. Maurice Barrès etwa bezeichnete ihn in seinem Roman *Colette Baudoche* (1909) geringschätzig als „Spinatpastete“.

Der Bahnhof im Zentrum des „Kaiserviertels“

Der Bahnhof war Teil dessen, was man – nach dem Beispiel von Posen – als „Hebungspolitik“ für die Stadt Metz bezeichnen könnte, die sich in dem Beschluss zur Errichtung eines „Kaiserviertels“ rund um den Bahnhof niederschlug (Baubeginn: 1902). Dank dieser vom Architekten Konrad Wahn entworfenen Stadterweiterung konnte sich die Stadt, die bis dahin durch die Stadtmauern aus der französischen Zeit eingengt war, auf die Gelände ausdehnen, die man der Seille abgerungen hatte, einem Nebenfluss der Mosel. Um dafür die Fundamente zu schaffen, mussten nicht weniger als 700 Betonpfähle in den Boden versenkt werden. Doch der Bahnhof, mittlerweile flankiert von einem monumentalen Hauptpostamt im neoromanischen Stil (Jürgen Kröger, Ludwig Bettcher, 1905-1911), das die Kommunikation mit dem Hinterland sicherstellen sollte, konnte die ihm zugeordnete Rolle nie übernehmen: als der Krieg ausbrach, spielte er sich an anderer Stelle ab, in Nordfrankreich und auf den Höhen der Vogesen. Als Metz 1918 wieder französisch wurde, ließ man den Bahnhof, wie er war, ebenso wie die deutschen Kasernen, die er bedienen sollte. Man begnügte sich damit, die kaiserlichen Wappen zu entfernen und das Standbild des Grafen von Haeseler in das eines gallischen Kriegers zu verwandeln.

Der Bahnhof als Gedenkstätte

Auch im Zweiten Weltkrieg wurde der Bahnhof nicht in Mitleidenschaft gezogen. Doch ist er der Ort eines tragischen Vorfalls: hier nämlich wurde am 8. Juli 1943 der Tod von Jean Moulin festgestellt, der im Auftrag von General de Gaulle die verschiedenen Strömungen

der Résistance zusammenführen sollte. Obwohl diese Version heute von der Forschung infrage gestellt wird, wollte Frankreich Jean Moulin an diesem Ort ehren. Die Entscheidung, einen deutschen Künstler, Stephan Balkenhol, mit der Skulptur zu beauftragen, steht symbolisch für die deutsch-französische Aussöhnung. Die Skulptur, die am 10. Juli 2014 enthüllt wurde (Abb. 4), hat ihren Platz in der Eingangshalle über den Köpfen der Reisenden. Sie stellt den Helden in natürlicher Größe und farbig bemalt zwischen drei anderen, grau bemalten Menschen dar, die die französischen Akteure der von Jean Moulin koordinierten „Schattenarmee“ verkörpern. Dabei war ihrem Schöpfer vermutlich gar nicht bewusst, dass sie ein diskretes Echo auf jene anderen Menschen „in Grau“ bilden, jene kleinen Leute auf den deutschen Wandgemälden, von denen so viele namenlos an den Fronten des Ersten Weltkriegs umgekommen waren. Diese befriedete Koexistenz vor katastrophischem Hintergrund spiegelt die Entwicklung der deutsch-französischen Beziehungen wider: der erst spät (1975) zum nationalen Kulturerbe erklärte Bahnhof wurde 2017, 2018 und 2020 per online-Abstimmung zum „schönsten Bahnhof Frankreichs“ gewählt.

Weiterführende Hinweise

Wilcken, Niels, Metz et Guillaume II: architecture et pouvoir. L'architecture publique à Metz au temps de l'Empire allemand (1871-1918), Metz, 2013.

Pignon-Feller, Christiane, Metz 1848-1918 / Les métamorphoses d'une ville, Paris, 2013.

Schontz, André, La gare de Metz, Metz, 2008.