



Die aufgelassene Station Saint-Martin beherbergte zeitweise betreute Schlafplätze für Clochards. [Harald A. Jahn]

Paris arbeitet sich tief in den Boden: Neue Métro- und Schnellbahnlösungen wurden rechtzeitig für die Olympischen Spiele 2024 fertig, mit dem gigantischen Projekt Grand Paris Express entstehen in den nächsten Jahren 200 Kilometer neuer Metrostrecken durch die Vororte - sie sollen den Ballungsraum mit seinen fast 12,5 Mio. Einwohnern dezentral vernetzen. Viele neue Forschungs- und Wirtschaftskluster liegen außerhalb der Kernstadt, ebenso die Villes Nouvelles, die Schlafstädte der 1970er-Jahre. Mit jeder neu eröffneten Strecke werden die transportierten Menschenmassen größer, um die Stationen des Grand Paris Express sollen die Vorstädte nachverdichtet werden. Seit der Vereinfachung und Entbürokratisierung der Bauordnung ist der Wohnbau dort bereits angesprungen, Zehntausende neue Wohnungen jährlich entlasten den angespannten Wohnungsmarkt im Großraum.

Zurück zur bald 125 Jahre alten Métro: In der Station Haxo ist es völlig still, kein Zug bewegt sich, kein Fahrgast steht auf dem trüb beleuchteten Bahnsteig. Die Haltestelle sucht man auf dem Netzplan vergebens, sie gehört zu den seltsamen Kuriositäten der Pariser U-Bahn. Ebenso wie Porte Molitor wurde sie zwar unterirdisch fertiggestellt, wegen Planungsänderungen liegt sie wie ihr Pendant aber an einer nicht befahrenen Strecke. Erreichbar sind beide nur mit den Sonderzügen, die in diesen Tunneln abgestellt werden. Ein dunkles Erdloch gähnt an der Stelle, an der sonst die Treppe ins Sperrengechoß führt; die Aufgänge zur Straße wurden nie gebaut, trotzdem ist die Haltestelle wie üblich weiß verflies. Ebenso dauerhaft verborgen liegen viele alte Verbindungsgleise, heute Ziel der Urban Explorer und Grafitisprayer; eine obsolete gewordene Gleisschleife unter dem Parc Monceau war lang ein besonderer Anziehungspunkt - hier stellte der Verein Ademas, der sich um den Erhalt historischer Métrowagen kümmert, seine Schätze ab. Auch der Tunnel ist eine Zeitkapsel: Man passiert eine Gasschleuse aus der Kriegszeit, die Schleife wurde damals zu einem Luftschutzbunker umgebaut, später als Schulungszentrum genutzt. Eine staubige Leiter führt zu einem großen Gewölbe oberhalb des Tunnels, Standort eines unterirdischen Umspannwerks, heute sind die Trafos entfernt, die Wände schwarz von Staub. Ein Ventilator brummt im Hintergrund, ein Kranhaken hängt an uraltem Räderwerk - ein Bild wie aus einem dystopischen Film, nur in der Ferne ist das Grollen der Züge zu hören, die im Minutentakt durch das Adernsystem der Stadt pulsieren.

Die erste Linie wurde 1900 zur Weltausstellung eröffnet; die floral gestalteten Eingänge von Hector Guimard wurden zum Symbol der Stadt, obwohl es nun nur noch 88 davon gibt. Von den eingehausten Abgängen, deren ausladendes Glasdach an eine Libelle erinnert, ist nur ein einziger verblieben. Er ist ein passender Startpunkt zu einer Reise in die Welt unter der Lichterstadt und führt in die Endstation der Linie 2, Porte Dauphine. Für den aufmerksamen Passagier beginnt hier eine Fahrt mit

Hier fährt kein Zug mehr ein

Die 125 Jahre alte Pariser Métro birgt so manches Geheimnis: Oft liegen nur wenige Meter unter den lebendigen Boulevards oder neben überfüllten Bahnsteigen Orte, die über Jahrzehnte kaum betreten wurden.

Von Harald A. Jahn

kurzen Einblicken in die unzugänglichen Strukturen: Bei der Haltestelle Victor Hugo durchfährt der Zug eine aufgelassene Station, deren verlassene Bahnsteige ohne Aufschriften seit vielen Jahrzehnten keinen Passagier mehr begrüßt haben, bevor er sich durch das Tunnelabyrinth unter dem Place de l'Étoile schlängelt. Es gibt eine ganze Handvoll solcher Haltestellen, die an befahrenen Strecken liegen, aber nach dem Zweiten Weltkrieg nicht mehr in Betrieb genommen wurden, da die Frequenz zu



Abgelegener geht es kaum: eine verlassene Kraftzentrale der Métro. [Harald A. Jahn]

gering war. Manche werden heute als Lager genutzt; die größte derartige Station, Saint-Martin an den Linien 8 und 9, hat zeitweise betreute Schlafplätze für Clochards beherbergt.

Zur Bauzeit hatten die Ingenieure mit einem viel älteren Tunnelsystem zu kämpfen, das unter der Métro liegt: Das uralte Netz der unterirdischen Steinbrüche ist teilweise ein getreues Abbild der Straßen darüber, Schilder aus Stein oder blauem Email bezeichnen die Adressen über dem Boden. Seit dem zwölften Jahrhundert wurde das Baumaterial für die Häuser der Stadt tief unter ihren Kellern beschafft, oft ohne sich um die Statik zu kümmern - bis der Abbau ab den 1780er-Jahren eingestellt wurde: Die Häuser über den Steinbrüchen neigten dazu, an ihren Ursprungsort zurückzukehren, ganze Straßenzüge stürzten ein oder versanken im Boden. Ein kleiner Teil des Hunderte Kilometer langen Gangsystems kann heute besucht werden: Eine Steintafel mit den Worten „Halt! Hier beginnt das Reich des Todes“ begrüßt Touristen am Eingang zu den Katakomben, sie sind seit dem 18. Jahrhundert die berühmteste Nachnutzung der Stollen. Daneben arbeiteten Gewerbebetriebe wie Brauereien oder Champignonzüchter in den Bergwerken. Im Zweiten Weltkrieg bauten nicht nur die Vichy-Regierung und die Résistance hier geheime Unterstände, auch die deutschen Besatzer richteten sich in Räumen ein, die um 1215 in der Gegend des Jardin de Luxembourg in den Stein getrieben worden waren. Heute streuen illegale „Kataphiles“ durch die Dunkelheit, erforschen vergessene Seitenschächte oder feiern Partys und liefern damit den Behörden - den „Kataflics“, der Bergbaupolizei - ein Katz- und-Maus-Spiel. Bei Bauvorhaben oder Hauskäufen muss mit einem speziellen Atlas die Stabilität des Bodens nachgewiesen werden; die Ingenieure der Métro, die an etlichen Stellen das Steinbruchsystem durchfährt, musste die Station Danube praktisch als unterirdische Brücke in einer riesigen Kaverne anlegen - als Fahrgast sieht man in der Station nichts davon.

Für den futuristischen Maler Gino Severini war die Métro „ein illuminiertes Körper, der durch einen abwechselnd dunklen und erleuchteten Tunnel fließt“. Heute ist der Satz des russischen Fotografen Alexander Rodtschenko passender: „Die Zukunft ist unser einziges Ziel.“ In den jüngsten Jahrzehnten wurde die Métro laufend modernisiert, trotzdem hat sie manche ihrer Eigenheiten behalten: die weiß verfliesenen labyrinthischen Gänge, die oft im Einbahnsystem geführt werden, oder den holzig-ölgigen Geruch auf einigen Strecken. Eine akustische Kuriosität ist aber verschwunden: Lang hörte man in den ruhigeren Abendstunden das Zirpen von Grillen, die im Gleisschotter lebten. Sie verschwanden mit dem Rauchverbot, ihre Nahrungsquelle war der Tabak der Zigarettenstummel. Die Designer der RATP (Régie autonome des transports Parisiens) haben ihnen ein Denkmal gesetzt: An Bahnsteigen mit größerem Abstand zum Wagen hört man keine Entsprechung zum Londoner „Mind the gap“ - aus den Lautsprechern unter der Bahnsteigkante tönt subtiles Grillenzirpen.

AM SPIELTISCH

Freiheit für alle Krabben!

Von Erwin Uhrmann

Was des einen Urlaubsort, ist des anderen Lebensraum. Der Zeichner Arthur de Pins widmete den Krabben einen Film, ein dreiteiliges Comic und nun ein Spiel - und zwar den quadratischen Krabben der Gironde-Mündung in Frankreich, die wie auch andere Arten ein lästiges evolutionäres Manko haben: Sie können sich nur seitwärts bewegen. In „Marsch der Krabben“ begehren sie auf. Zu zweit sind sie in der Lage, in alle Himmelsrichtungen zu navigieren, nämlich huckepack. Für uns Spielende heißt das: rein in den Krabbenpanzer. Auf unserem Strand, der aus 36 Karten besteht, haben die Menschen allerhand Urlaubsmüll hinterlassen, von Getränkedosen bis Luftmatratzen. Wir müssen nun Krabbenfreunde, die darunter gefangen sind, befreien. Vier Gegenstände sind allerdings eine Falle. Jeder Mitspielende kennt anfangs zwei davon, darf sie aber nicht verraten. Wir sind abwechselnd am Zug, eine Krabbe geht nur vertikal, die andere nur horizontal. Je öfter wir drankommen, desto mehr Hummer und braune Krabben bevölkern den Strand, deren Wege wir nicht kreuzen sollten.

Wer das Grundspiel reichlich geübt hat, kann sich in den Abenteuermodus wagen. Darin rutscht man über glitschige Fludern und hat Phobien vor einzelnen Gegenständen. Die Illustrationen von de Pins versetzen einen sofort nach Frankreich. „Marsch der Krabben“ ist ein kniffliges Zweipersonenspiel, das in jedes Handgepäck passt, und mit dem sich die nonverbale Kommunikation trainieren lässt. Meine Frau und ich benötigten ein paar Kunden, und plötzlich waren wir auch ein gutes Krabbenpaar.



Julien Prothière, Arthur de Pins
Marsch der Krabben
2 Personen, 15 min,
€ 13,99 (Hucht)

BRIDGE

Ohne den Partner

Teller:	♠	KD		
N	♥	K1073		
Gefahr:	♣	A01032		
alle	♦	84	♠	B98653
♠	1072	♣	W	N
♥	A654	♦	W	0
♦	8	♠	L	S
♣	AKB52	♥	♠	97
		♣	A4	10976
		♦	D998	
		♠	KB654	
		♣	D3	
S	W	N	O	
1♦	pass	1♥	pass	
2♥	pass	4♥	alle passen	

Ausspiel: ♠ Ass

Versetzen wir uns in die Lage des Westspielers. Nach dem gelungenen Abspiel von ♠ A und ♠ K sollte der Gegenspieler einen Spielplan fassen, um den Kontrakt des Gegners aufzuhalten. Das Lokalisieren von Figuren beim Partner ist der erste Schritt zum Erfolg. Hat er noch Punkte - und wie viele? In unserem Beispiel zeigt der Tisch 14 Punkte, der Alleinspieler hat wohl noch mindestens zwölf und Sie blicken auf zwölf in der eigenen Hand. Da es nur 40 Punkte im Spiel gibt, erscheint es sinnlos, Figuren beim Partner zu suchen. Ihr Single-♠ nachzuspielen bringt daher nichts, da Ihr Partner auf keinen Fall das ♠ Ass besitzt. Ihre einzige Hoffnung besteht darin, mit Ihren eigenen Karten den Kontrakt des Gegners aufzuhalten. Immerhin kennen Sie den schlechten Atoutstand. Nach ♠ A, ♠ K setzen Sie einfach mit ♠ ins Doppelchicane fort. Der Alleinspieler schnappt auf einer Seite, spielt Atout. Jetzt stechen Sie erst die dritte (!) Atoutrunde, sodass eine Hand keine Punkte mehr hat. Eine weitere ♠-Runde nimmt dem Gegner das letzte Atout und ermöglicht Ihnen den ♥-6 als Faller.