

## Lebendig und kontrastreich: Kairos Bahnhofsviertel

Ekkehart Schmidt-Fink



Midan Ouantarret Ed-Dikka

### Kompressoren, Küchenbedarf und Kirchen ...

Unser dritter Stadtrundgang beginnt und endet nach etwa 6 km am **Midan Ramsis (12)** (Metrostation Mubarak). Wir laufen zunächst südwärts durch den Stadtteil „Tewfiqqiya“ in Richtung des Vergnügungsviertels am Midan Orabi (siehe Papyrus 5, Mai/ Juni 2010) und von dort durch den Übergangsbereich zwischen Alt- und Neustadt, in dem sich viele Kirchen unterschiedlichster altorientalischer Kirchengemeinden entdecken lassen, zurück. Wir schauen uns dabei kein „Bahnhofsviertel“ an, wie wir es aus europäischen Städten kennen. Zwar weist auch Tewfiqqiya viele architektonisch hochwertige Gebäude auf, die zeigen, dass der Stadtteil südlich des Hauptbahnhofs als „Eingangstor“ zum modernen Kairo ein Renommierviertel war und es gab hier seit Ende des 19. Jahrhunderts bis in die 1950er-Jahre auch Hotels, Geschäfte und Gastronomie, die auf Reisende – vor allem westliche Touristen – ausgerichtet war. Aber seitdem diese mit dem Flugzeug ankommen, sind davon nur noch Relikte zu sehen. Heute sind die meisten Gebäude stark sanierungsbedürftig. Das Viertel ist jetzt geprägt von den sehr pragmatischen Einkaufsbedürfnissen der Bevölkerung vom Lande, die gelegentlich für Erledigungen in die Metropole kommt. Hier gibt es vor allem Ersatzteile für Traktoren, Wasserpumpen und sonstige Metallwaren. Ein „typisches“ Bahnhofsmilieu oder gar ein Rotlichtviertel hat es hier nie gegeben. Wohl aber zwei Vergnügungsviertel weiter im Inneren der Neustadt: Neben der schon beschriebenen Sharia Alfi die Gegend nördlich der Ezbekiya-Gärten.

Zunächst ist es wichtig, sich vor Augen zu führen, wie sich hier die geografische Lage Mitte des 19. Jahrhunderts darstellte. Dazu überqueren wir nun die (durch Hochhäuser beiderseits zur Straßenschlucht gewordene) Sh. Ramsis mit ihrem gelegentlich achtspurigen Verkehr und erreichen die **El-Fath Moschee (2)**. Sie steht mit ihrem beeindruckenden Minarett – dem höchsten in Kairo - an einer Stelle, an der sich seit Jahrhunderten zwei Hauptverkehrsadern von überregionaler Bedeutung kreuzten. Wenn wir gedanklich 1000 Jahre zurückgehen, befinden wir uns im Hafenvorort **Al-Maks**, der hier kurz nach Errichtung der Palaststadt Al-Qahira entstand. Hier, also erheblich weiter im Osten als heute, befand sich damals das Nilufer. Südwärts erstreckte sich bis zum heutigen Sayeda Zeinab und der Insel Roda ein weites Gebiet, das periodisch vom Nil überschwemmt wurde und daher nicht bebaut werden konnte. Nördlich des heutigen Hauptbahnhofs lagen die Inseln Geziret el-Badran und Geziret el-Fil (heute Shubra). Später verschob sich das Nilufer mehrere hundert Meter westwärts. Al-Maks konnte bis in das

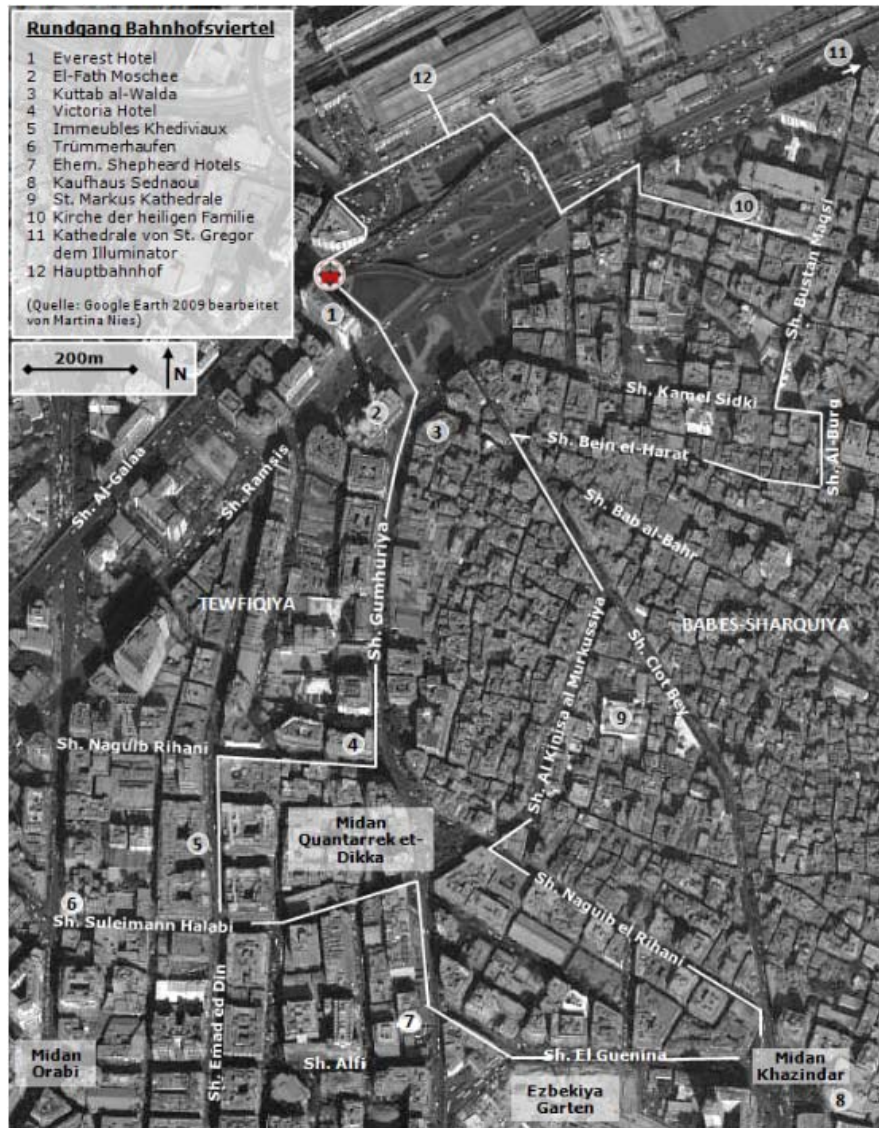
14. Jahrhundert per Schiff über einen breiten Kanal angefahren werden, der vom Nil am südlichen Rand des schnell wachsenden neuen Hafenvororts Boulaq (ursprünglich ebenfalls eine Insel) hierher führte. Mit zunehmender Bedeutung von Boulaq und dem Versanden des Zwischenbereichs wurde Al-Maks aufgegeben. Mit dem **Viertel Bab es-Sharquiya** wuchs nun ein breiter Ausläufer der Altstadt Al Qahira bis hierhin.

Vom Hafen aus wurde nicht nur Kairo – über die nördlichen Stadttore Bab Futih und Bab en-Nasr – mit Waren beliefert. Hier kreuzten sich auch die wichtigsten überregionalen Handelsrouten. Per Schiff wurden europäische Güter von Alexandria nach Boulaq und von dort per Karawane weiter nach Suez transportiert, also vom Mittelmeer zum Roten Meer. Umgekehrt wurden aus Indien und China kommende Waren auf dem Weg nach Europa hier umgeladen. 1847 begannen neue Zeiten, als Muhammad Ali den Bau des Hauptbahnhofs befahl, der 1855/56 fertig gestellt, jedoch schon 1882 abbrannte und zwischen 1891-1893 vom englischen Architekten Edwin Patsy im islamisierenden Stil neu errichtet wurde. Sein Sohn, der Khedive Ismail, ließ 1863 einen neuen Kanal graben. Dieser führte vom Nil am heutigen Ramsis Hilton entlang der heutigen Hochstraßen über der **Sh. Al-Galaa** und der **Sh. Ramsis** am Bahnhof vorbei und weiter nordwärts über Abbassiya nach Ismailiya und der Suezkanalzone. Dieser Khalig al-Ismailiya, der Boulaq und Bab es-Sharqiya trennte, wurde 1900 wieder zugeschüttet und durch einen

neuen Kanal nördlich von Shubra ersetzt. Heute verläuft im ehemaligen Kanalgrund die Metrolinie zwischen den Stationen Ghara und Sadat.

Nördlich und südlich des Kanals entstanden zwei Plätze: der spätere Bahnhofsvorplatz Midan el-Mahatta und der Midan Bab el-Hadid, hier an der Moschee, unmittelbar am Ausgang der Altstadt. Durch das Bab el-Hadid, das nordöstliche Stadttor der Altstadt, führte der einzige Weg von der Altstadt zum neuen Hafenvorort Boulaq über den Kanal. Durch die Bedeutung des Hafens für den Handel wuchsen beide Stadtgebiete hier allmählich zusammen.

Nachdem der Khalig zugeschüttet worden war, entstand hier mit dem heutigen Midan Ramsis ein riesiger neuer Platz. Benannt ist er nach der kürzlich nach Giza verlegten monumentalen Ramses-



Statue. An der Stelle unserer Moschee lag damals das Gelände der britischen Militärpolizei.

Den besten Überblick über den Platz erhalten wir zum Abschluss dieses Rundgangs vom Balkon des **Everest Hotels (1)**. Aber auch von hier aus fasziniert der starke Auto- und Passantenstrom, der aus drei

Altstadtstraßen rechts von uns (am Gebäude mit der “Bavaria“-Werbung auf dem Dach) auf den Platz ergießt.

Seit dem Bau der Neustadt mündet neben der Moschee auch die vom Abdin-Palast und dem Midan Opera kommende Nord-Süd-Achse der **Sh. Al-Gumhuriya** auf den Platz. Hier entstand 1869 die „moderne“ Sabilanlage (Wasserreservoir) **Kuttab al-Walda (3)**. Jenseits wurde die **Sh. Clot Bey** vom Bahnhof in Richtung Midan Ataba, dem ersten Pol der Neustadtentwicklung, durch die Altstadt geschlagen. In der Epoche umfangreichster Neubau- und Zerstörungsmaßnahmen entstand südlich von hier im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts eine neue Stadt. Entlang dieser Verbindungsstraßen zwischen beiden Polen wuchsen Geschäftshäuser und ein europäisches Straßennetz. Während die Sh. Al-Gumhuriya schon sehr deutlich beide Welten trennt, ist die Sh. Clot Bey nur ein „moderner“ Straßendurchbruch durch traditionelle Bausubstanz. Vergleichbar mit der vom Atabaplatz südwärts zur Zitadelle strebenden Sh. Muhammad Ali, braucht man hier nur zehn Meter in eine der einmündenden Straßen hinein zu laufen, um plötzlich wieder in der Altstadt zu sein und die Straßenfront als Neustadtschmäre zu verstehen. Mit dem Bedeutungsverlust des Viertels, der mit der Automobilisierung einsetzte, ist die Straße allerdings reorientalisiert worden.

Wir gehen nun aber zunächst die Sh. Gumhuriya hinunter. Es dominiert hier heute - anders als zu Hochzeiten des Bahnhofs - der Handel mit Industriebedarf, Werkzeugen und Fahrrädern. Kurz vor dem **Midan Quantarret ed-Dikka** (s. Titelfoto) lohnt sich auf der rechten Straßenseite in Hausnummer 66 ein Blick in die Lobby des ehrwürdigen **Victoria Hotels (4)**, um ein Gefühl für die Situation zur Kolonialzeit zu bekommen. Auf der anderen Straßenseite findet sich eine Konzentration von Geschäften mit Feuerlöschgeräten und ähnlichem Spezialbedarf, für den heute der ganze Stadtteil steht. Zu mameluckischen Zeiten verlief hier inmitten von Gärten ein Kanal, der von einer Brücke überquert wurde. Hier gingen nicht nur die Kairener gerne spazieren, hier nahm der Sultan an Festtagen auch von einem Podium aus die Huldigungen des Volkes entgegen. Daher der Name des Platzes: Brücke am Podium. Im 19. Jahrhundert ist dieses ehemalige Vergnügungsviertel völlig verändert worden. Nur noch eine Bar „Elf Leila“ erinnert mit ihrem Namen an „1001 Nächte“.

Hinter dem Hotel biegen wir rechts in die **Sh. Naguib el-Rihany** ab, passieren den unscheinbaren Eingang der griechisch-katholischen **St. Georgs-Kirche** und erreichen die Prachtstraße **Sh. Emad ed-Din**,

der wir ein Stück südwärts folgen. Die Gebäude weisen hier eine hohe architektonische Qualität auf. Dies gilt besonders für den riesigen Komplex der „**Immeubles Khediviaux**“ (5) beidseits der Straße. Er entstand um 1911 und diente auf einer Grundfläche von 9.025 qm Wohn-, Geschäfts- und Vergnügungszwecken. Rund um die Straße bis zum Vergnügungsviertel der **Sh. Alfy** befand sich einst das Künstlerviertel Kairos. Naguib el-Rihany war übrigens einer der Stars der damaligen Szene in den 1940er-Jahren. Der heute verbaut wirkende mittlere Bereich, der von vier markanten Kuppeln gekennzeichnet ist, beherbergt Cafés, Bars, Kinos und ein Schauspielhaus. Verschwunden sind auch die vielen Kinoplakatmaler, die bis in die späten 1990er-Jahre in Werkstätten (unter anderem in der Sh. Khalig al-Ghani nahe der Sh. Ramsis) per Hand Unikate für Kinos produzierten.



Eingang zur St. Georgs-Kirche

Wir stoßen nun auf die **Sh. Suleiman al-Halaby** und folgen dieser ein Stück ostwärts bis wir am Midan Quantarret ad-Dikka wieder an der Sh. Gumhuriya herauskommen. Der Straßennamen Al-Halaby erinnert an den im syrischen Aleppo (Halep) gebürtigen Attentäter, der Anfang des 19. Jahrhunderts den unter Napoleon dienenden berühmten General Kléber erstach und damit zum Helden des nationalen Widerstands gegen die Besatzer wurde. Viele Gebäude der Straße wurden im klassizistischen oder neo-

barocken Stil erbaut, sind jedoch im Stadium des Zerfalls oder wurden bereits abgerissen und durch Neubauten (unter anderem einem Kraftwerk!) ersetzt. Zuletzt stürzte an der Ecke zur Sh. Orabi 2009 ein solches – bereits jahrelang mit Stützbalken gesichertes – Gebäude ein. Der gewaltige **Trümmerhaufen (6)** wartet seit vergangenem Spätsommer auf eine neue Bestimmung. Lediglich eine nachträglich im hinteren Bereich eingebaute kleine Erdgeschoss-Moschee steht noch. Das abends hinter den weißen Trümmersteinen sichtbare grüne Licht wirkt fast wie ein unheimliches Menetekel. Es ist zu vermuten, dass hier ein weiterer moderner Zweckbau (oft Tankstellen) errichtet wird.



Immeubles Khediviaux (5)

Wir folgen der Sh. Gumhuriya südwärts, vorbei am heute mit der Zentralbank und anderen Bürogebäuden bebauten Grundstück des berühmten, in Revolutionsjahren abgebrannten, **Shepherds Hotels (7)** zur **Sh. Ali El-Kassar** (ehem. El-Guenina). Die nach einem Kinoschauspieler benannte Straße am Nordrand des Ezbekiya-Parks war wie die Sh. Clot Bey mit durchlaufenden Arkaden als zeitgenössische Kopie der Rue de Rivoli in Paris angelegt worden. Gut erhalten ist dies nur noch am Ende der Straße. Während die in den nahen Hotels untergebrachten Europäer und die Angestellten der vielen hier angesiedelten Konsulate hier ehemals in Straßencafés europäische Zeitungen lesen konnten, dominiert heute der Handel mit Elektroteilen und Werkzeugen. Hier in der Gegend, im nahen Haret El-Khazindara, konnte Mann auch das Abenteuer einer „Visita“ bei Damen unternehmen. In der Haret el-Arbakhana dagegen legten sich Pferde und Esel zur Nachtruhe, die tagsüber Touristen vom Bahnhof in die Stadt transportiert hatten.

Wir erreichen den **Midan Khazindan** mit dem großen Bau des ehemals renommierten **Kaufhauses Sednaoui (8)**, das wie das Tiring-Building 1913 an der damaligen Hauptachse der Passantenströme zwischen Ataba-Platz und Hauptbahnhof entstand. Die Brüder Sednaoui waren eine der wenigen nicht-jüdischen Kaufhausinhaber der Belle Epoque. Die Syrer waren Rivalen der sephardischen Kaufleute Cicurel, Chemla und Omar Effendi. Zunächst hatten sie in der Sh. Muski nahe des Basars eine Niederlassung. Einer Anekdote zufolge nahm ihre Erfolgsgeschichte durch eine besondere Begegnung einen entscheidenden Schwung vorwärts. Nachdem Palastangestellte des Khediven dort entweder zu viel bezahlten oder ihr Wechselgeld vergaßen, lief einer der Brüder den hochherrschaftlichen Kunden hinterher, um das Missverständnis auszuklären. Was diese als erstaunliches Erlebnis mit einem ehrlichen (!) syrischen Khawaga im Palast erzählten. Von dem Tag an, so will es die Anekdote (oder ist es eine Legende?), zählte das Sednaoui zu den bevorzugten Einkaufsorten der Hofdamen. Als Tewfiqqiya entstand, bauten die Sednaouis ihren neuen Einkaufstempel nicht an der renommierten Avenue König Fuad (der heutigen Sh. 26 Julio), sondern eben hier am Midan Kazindar. So begrüßten sie die vom Hauptbahnhof in die Innenstadt strömenden Menschen vom Lande als erste mit den Wundern industriell gefertigter Ware. Sie waren einfallreich, boten Auktionen und Modeschauen sowie – als Besonderheit – eine Art Winterschlussverkauf, zu dem sich auch Angehörige weniger wohlhabender Schichten einen Einkauf leisten konnten.

Wir gehen nun zurück in Richtung Bahnhof durch das Ezbekiya-Quartier. Zunächst laufen wir in der **Sh. Naguib el-Rihani** wieder durch eine Geschäftswelt, die zunächst auf Waschmaschinen, Wasserpumpen, Kompressoren und andere Motoren, später auf Fahrräder spezialisiert ist. Der Knick, den die Straße am Midan Quantarrat ad-Dikka macht, ist durch das damalige Ufer einer Lagune bedingt, an deren Stelle später die Ezbekiya-Gärten entstanden. Dieser Straßenabschnitt gehört zu den ersten ausgebauten Straßen der Neustadt. Die Straße wirkt in ihrer Bebauung bescheiden, zum Teil auch ärmlich. Schaut man genau hin, entdeckt man einen Schatz von baugeschichtlich sehr interessanten Beispielen von Bauten aus dem 19. und frühen 20. Jahrhundert. Der Architekturprofessor Mohammed Scharabi schrieb 1989: „Die hochgradig verstaubten Fassaden und die unsachgemäße Verwendung ihrer Architektur-

elemente können die Stilmerkmale des überwiegend italienisch geprägten Klassizismus und Neobarock, des Jugendstils und Neoklassizismus nicht verbergen, deren formale Konsequenz man bewundern muß“. Wir biegen rechts am Platz in die **Sh. Al-Kinisa al-Murkussiya** ab, die uns eine neue Welt erschließt. Die durch Altstadtgelände führende Straße ist nach der in den 1860er-Jahren anstelle einer älteren Kirche erbauten **St. Markus Kathedrale (9)** benannt. Zu diesem Komplex gehörte bis 1968 auch das koptische Patriarchat. Mit dem Bau einer neuen Kathedrale in Abbassiya wurde es dorthin (2 km nordöstlich von hier) verlegt. Wer hier aufmerksam die Geschäfte betrachtet, wird jedoch noch eine Vielzahl von auf koptisch-religiösen Bedarf ausgerichteten Läden finden, zum Beispiel Taufkleider.

Wir erreichen einen kleinen Platz am schon angesprochenen Straßendurchbruch der **Sh. Clot Bey** (auch: Khulud Bey), welcher nach jenem französischen Arzt namens „Claude“ benannt ist, dem das Land die ersten Hygienemaßnahmen zu verdanken hat. Hier ließen sich Ende des 19. Jahrhunderts vor allem neu zugezogene Europäer nieder und gingen in den expandierenden modernen Geschäftsstraßen weiter im Südwesten ihren Aktivitäten nach. Bis 1907 war vor allem die Zahl der in der kolonialen Neustadt, Zamalek und Garden City lebenden Ausländer auf über 75.000 angewachsen. Bei einem Tee in einem der vielen Teehäuser im Viertel lohnt ein Reflektieren darüber, wie die Dynamik der Stadtentwicklung mit der enormen Zuwanderung seit einem halben Jahrhundert diese europäische Stadt überprägt hat. Die meisten Arkadengänge sind verschwunden. Es gibt viele Hotels und Teehäuser für anspruchslöse Kunden (bis in die 1980er-Jahre aber auch Tanz- und Gesangsagenturen sowie Musikgeschäfte).

Auch die Handelswaren der Straße zeigen den Wandel: Südwärts dominieren Billigtextilien, Waschmaschinen und Ventilatoren, nordwärts in Richtung Bahnhof finden sich vor allem Händler von Waschmaschinen, Kühlschränken und Gaskochern. Weiter südwärts in der Seitengasse Al Gami al-Ahmar bieten dutzende Läden Plastikcontainer und Altglasbehälter. Überall in den Nebengassen des Viertels finden sich spezialisierte Betriebe der Metallverarbeitung. In besonderer Konzentration ist das im weiteren Verlauf der **Sh. Bein el-Harat** der Fall, in die wir nun rechts abbiegen. Zunächst aber überrascht eine Konzentration von Geschäften mit Süßigkeiten, Sirup und Tüten, inmitten derer in merkwürdigem Kontrast Armeestoffe und Kleidung für Rekruten angeboten werden. Das Viertel der Zuckerhändler und Konfisserien ist besonders zu Zeiten des Mulid en-Nabi voller Menschen. Denn: Hier bekommt man auch die Puppen, die zum Geburtstag des Propheten verschenkt werden. Der Name der Straße („zwischen den Vierteln“) verdeutlicht ihre besondere Lage am Verlauf der (heute beidseitig verbauten) Stadtmauer, die seit dem 12. Jahrhundert von Al-Qahira zum Nil führte. Auch der Name der nahen **Sh. Bab al-Bahr** benennt sehr schön, dass diese Straße zu einem Tor am Fluß (wörtlich: am Meer) führte.

Über einen ehemaligen „Durchgang“ durch die Stadtmauern, die **Sh. Al Burg**, erreichen wir „ante portas“ nicht nur das Kairener Sanitärwarenparadies der **Sh. Kamel Sidki**, sondern auch das stark christlich geprägte Neustadtviertel Faggala. In einer Seitenstraße der **Sh. Bustan al-Maqs** (heute: Sh. Quasr el-Loloa) steht die 1891 geweihte **Kirche der heiligen Familie (10)** der Jesuiten. Im Inneren des gelb-weiß gestreiften Baus lohnt eine Betrachtung der schön gestalteten Fenster sowie des 1965 fertig gestellte neuen Altarfreskos. Nebenan steht die 1922 entstandene **koptisch-evangelikale Kirche**, die 1992 vom Erbeben stark getroffen und 1994 renoviert worden ist. Zu dem Komplex gehört ein Waisenhaus mit Schule für Mädchen.

Wir erreichen die Sh. Ramsis (an der weiter rechts die 1924-27 entstandene armenische **Kathedrale von St. Gregor dem Illuminator (11)** steht). Eine ähnlich hohe Konzentration an Kirchen findet sich unmittelbar hinter dem Hauptbahnhof in Shubra.



Sharia Ramsis

Nachdem wir die möglicherweise größte zusammenhängende Asphaltfläche Afrikas auf Fußgängerbrücken überquert haben, können wir im **Hauptbahnhof (12)** im „Cairo Station Coffee Shop“ (rechter Bereich der Halle) etwas trinken und die Atmosphäre auf uns wirken lassen. Zurück auf



Blick vom Everest Hotel auf den Midan Ramsis

dem Midan Ramsis orientieren wir uns an dem 15-stöckigen Gebäude, das rechts der El-Fath Moschee den Platz beherrscht. Dazu queren wir die Bahnbrücke nach Shubra und die **Sh. Al-Saptiyya**, die nach Boulaq führt. Eingangs der Sh. Al-Saptiyya ist linkerhand die ehemalige Markthalle des „Marchè du Gare“ zu entdecken. Wir kommen am schön gestalteten Restaurant „**Donia Al Maakolai**“ vorbei, queren unter der Hochstraße der Stadtautobahn die Sh. Al-Galaa und erreichen das genannte Hochhaus „Imarat Ramsis“, in dessen 14. und 15. Stock das „**Everest Hotel**“ (1) unbedingt einen Besuch lohnt. Das in den 1950er-Jahren errichtete

Haus ist – ähnlich den zeitgleich in Frankreich umgesetzten Konzepten von Le Corbuisier – eines der frühesten Kairener Beispiele für ein neues „Massenwohnkonzept“ mit Tiefgarage, Kellern (!) und anderen Gemeinschaftseinrichtungen.

Um den Aufzug zu erreichen, muss man inmitten von Fruchtsaftanbietern und dem Azouz Coffee Shop eine der beiden Passagen ins Innere finden (neben dem blauen Iberchem- oder dem orangefarbenen Mobinil-Laden). Über einen Querflur zwischen beiden Passagen gelangen wir zum schmutzigen Aufzugsbereich. Hier heißt es vor allem abends lange zwischen Liebespaaren warten, ehe man hochfahren kann, ist doch nur noch ein Aufzug (mit betagtem Liftboy) funktionstüchtig. Das Hotel bietet einen langgestreckten Balkon mit öffentlich zugänglichem Café, von dem aus man einen faszinierenden weiten Blick über den Platz mit seinen Werbeschildern, den Norden der Stadt, den heute durchwanderten Stadtteil bis hin zu den Felsen von Moqattam und westwärts bis zu den Skyscrapern der Nilfront hat.



Fruchtsaftverkäufer

#### Quellen:

- Gabra, Gawdat / van Loon, Gertrud J.M: The Churches of Egypt. From the Journey of the Holy Family to the Present Day, AUC-Press, Cairo/ New York, 2007
- Morgan, Ihab: Kairo. Die Entwicklung des modernen Stadtzentrums im 19. und frühen 20. Jahrhundert, Bern/ Berlin/ Brüssel/ Frankfurt/M/ New York/ Wien, 1999
- Das opulente Standardwerk zur Neustadt: Scharabi, Mohamed: Kairo. Stadt und Architektur im Zeitalter des europäischen Kolonialismus. Verlag Ernst Wasmuth, Tübingen 1989
- Viaud, Gérard: Le secrèt des mystérieuses rues du Caire, Kairo 1990