

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (2002)

Rubrik: Lesen Sie in einem Zug

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 28.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

LESEN SIE IN EINEM ZUG.

SIEBEN KURZGESCHICHTEN VON

Etienne Barilier

Peter Bichsel

Anne Cuneo

Anna Felder

Ulrich Knellwolf

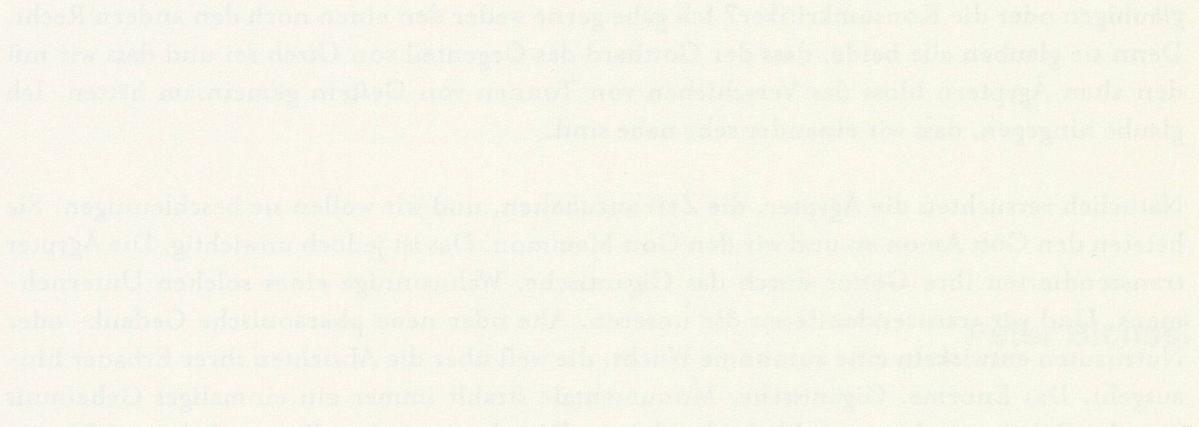
Milena Moser

Peter Weber

++

Etienne Barilier

Der Gotthard und die Pyramiden



Die Erbauer der Cheops-Pyramide trugen drei Millionen Kubikmeter Steine zusammen. Wenn ein Zug durch den Gotthard fährt, saust er durch einen leeren Raum, der fünfmal dem der Cheops-Pyramide entspricht. Der Unterschied besteht darin, dass die alten Ägypter dieses Baumaterial im Namen des Geistes transportierten: Sie wollten damit Unsterblichkeit erreichen. Wir dagegen wollen bloss Zeit gewinnen – eine Stunde auf der Strecke Zürich-Mailand.

Kurz, die alten Ägypter setzten alle ihre Kräfte ein, um den Tod wettzumachen, das ewige Leben zu erlangen und den Göttern in einem reinen, nicht an weltliche Zwecke gebundenen Werk zu huldigen. Und wozu dienen unsere pharaonischen Werke? Dazu, Personen und Güter immer schneller zu transportieren oder vielleicht gar Personen in Waren zu verwandeln?

Dies ist die bittere Kritik, die wir oft an unserer materiellen und materialistischen Zivilisation üben: Ihre Bauten stillen und verstärken gleichzeitig das Streben nach Geschwindigkeit, das heißt nach Wachstum. Wir leben heute im Zeitalter der universellen und sofortigen Kommunikation, der virtuellen Reisen. Muss man nicht, damit wirkliches Reisen rentabel bleibt und unsere Bahnnetze weiterhin genutzt werden, den Raum immer mehr zusammenziehen und die Distanzen, die wir ja nicht aufheben können, reduzieren, so dass die «Echtzeit» gegenüber der «virtuellen Zeit» konkurrenzfähig bleibt? Ist der Basistunnel des Gotthards nicht eine Nachahmung des Hochleistungs-Internets? Ist ein Zug, der im einundzwanzigsten Jahrhundert mit hell erleuchteten Fenstern durch einen Tunnel rasst, nicht einfach ein Ersatz für eine Licht-Botschaft in einer optischen Faser?

«Und warum nicht!», entgegnen die Verteidiger der Modernität. Ja, der Basistunnel durch den Gotthard ist ein Internet-Effekt. Ja, durch diesen pharaonischen Bau gewinnen wir nicht die Ewigkeit, sondern nur ein wenig Zeit. Gegenüber den Ägyptern haben wir den Vorteil, dass die Zeit existiert, die Ewigkeit jedoch nicht. Die Cheops-Pyramide wird nie etwas anderes sein als ein riesiger Grabstein, unter dem eine nützige Hoffnung begraben liegt. Der Gotthardtunnel lässt uns nur eine Stunde gewinnen, aber eine Stunde Wirklichkeit, eine Lebens- und Arbeitsstunde, vervielfacht durch Millionen von künftigen Passagieren!

Wer hat Recht? Jene, für die ein Tunnel nützlicher ist als eine Pyramide und die Zeit realer als die Ewigkeit, oder die anderen? Die Materialisten oder die Spiritualisten? Die Fortschritts-

gläubigen oder die Konsumkritiker? Ich gäbe gerne weder den einen noch den andern Recht. Denn sie glauben alle beide, dass der Gotthard das Gegenteil von Gizeh sei und dass wir mit den alten Ägyptern bloss das Verschieben von Tonnen von Gestein gemeinsam hätten. Ich glaube hingegen, dass wir einander sehr nahe sind.

Natürlich versuchten die Ägypter, die Zeit anzuhalten, und wir wollen sie beschleunigen. Sie beteten den Gott Amon an und wir den Gott Mammon. Das ist jedoch unwichtig. Die Ägypter transzendentierten ihre Götter durch das Gigantische, Wahnsinnige eines solchen Unternehmens. Und wir transzendentieren die unseren. Alte oder neue pharaonische Gedenk- oder Nutzbauten entwickeln eine autonome Wucht, die weit über die Absichten ihrer Erbauer hinausgeht. Das Enorme, Gigantische, Monumentale strahlt immer ein einmaliges Geheimnis aus, das Geheimnis des menschlich Machbaren. Die pharaonischen Bauten stehen nicht einfach im Raum, sie bringen ihn zur Wirkung und besetzen ihn mit einem nicht bloss physischen Schwindelgefühl. Wir kommen nicht umhin, in der Höhe der profansten Wolkenkratzer wie dem World Trade Center oder dem Turm zu Babel den Willen zu sehen, den Himmel zu erreichen, aufrecht zu sein. Und wenn diese Wolkenkratzer einstürzen, reissen sie viel mehr mit in die Tiefe als das Symbol des amerikanischen Kapitalismus.

Eigentlich ist heute der höchste Turm das fast tausend Meter hohe Kamin, das Sedrun mit dem mittleren Stollen des Gotthardtunnels verbindet. Der höchste Turm der Welt, um im längsten Tunnel der Welt arbeiten zu können! Müssten diese mit Naturwundern vergleichbaren Bauten nicht eigentlich auf unsere Fantasie die gleiche Faszination ausüben wie die tiefsten Schluchten und die erhabensten Bergspitzen? Ja sogar eine noch grössere Faszination. Die Alpen sind sicher erhaben. Aber ist ein in der Natur stehendes, ihr ebenbürtiges und dazu noch aus Menschenhand stammendes Werk nicht noch erhabener? Wir sind das, was uns übersteigt. Darin liegt das Geheimnis des Menschseins.

Bald fahren wir in wenigen Minuten im Zug durch die siebenundfünfzig Kilometer des Basistunnels des Gotthards. Ich persönlich werde bei dieser Erfahrung die mangelnde Aussicht nicht dazu nützen, mich in eine Zeitung zu vertiefen oder auf meinem Laptop zu surfen (virtuelle Röhre in der realen Röhre). Ich glaube nämlich, dass ich während diesen zwanzig Minuten im Schoss der Erde, im geheimen Bauch der Schweiz auch nicht an die gewonnene Zeit denken werde. Ich werde ganz fest an die Cheops-Pyramide denken, an die vom Mond aus sichtbare chinesische Mauer, vielleicht an den Turm zu Babel und bestimmt an die Türme von Manhattan. Ich werde in der Stille meines Abteils den Eindruck haben, das Abenteuer des Menschseins zu erleben, etwas zu gewinnen, was zwar weder Zeit noch Ewigkeit ist, jedoch bestimmt ebenbürtig.

+∞+

ENDE

Peter Bichsel

Die Reisen mit meinem Lektor Klaus Roehler

Der Nachteil bei Fahrten mit der Transsibirischen Eisenbahn ist, dass man doch nach und nach mit allen Passagieren zu sprechen beginnt, sagte mir Otto F. Walter im Herbst 1963, aber wenn Sie unbedingt Klaus Roehler begegnen wollen, so bleibt Ihnen nichts anderes übrig, als eben diesen Nachteil – neben anderen, die weiter nicht ins Gewicht fallen – in Kauf zu nehmen.

Ich erklärte ihm, dass ich keineswegs im Sinne hätte, mit der Transsibirischen zu fahren, und dass er meine Liebe zu den Geschichten von Triboll falsch interpretiere, wenn er glaube, ich hätte nun auch das dringende Bedürfnis, den Autor kennen zu lernen.

Er werde bei der zweiten Station zu steigen – nämlich Roehler –, also etwa in der ersten Nacht, sagte Walter, trotzdem empfehle er mir, den Zug doch gleich in Moskau zu besteigen. Roehler sei in seinen Gewohnheiten zwar von einer beständigen Hartnäckigkeit – so besteige er die Züge zum Beispiel grundsätzlich nur auf der zweiten Station –, aber man dürfe sich keineswegs anmerken lassen, dass man seine Gewohnheiten hinterschaut habe, sonst sei er imstande, sie augenblicklich zu wechseln. «Lassen Sie sich nicht anmerken, dass Sie fahren, um ihn zu treffen», sagte Walter, «und verhindern Sie mit allen Mitteln, dass er sich im Speisewagen die Schuhe auszieht. Ohne Schuhe ist er unberechenbar. Er wird sich die Schuhe ausziehen. Sie werden es nicht verhindern können. Er wird lächeln wie einer, der sich eben vom Druck seiner Schuhe befreit hat, er wird gelassen aufstehen. Er wird einen russischen Satz sagen, und Sie werden das eine Wort darin erkennen können, nämlich das Wort Porzellan. Der Speisewagen wird hinterher nicht mehr sehr ordentlich aussehen, und Sie werden hinterher annehmen, dass er vom Elefanten im Porzellanladen gesprochen hat. Deshalb ist es gut, wenn Sie sich die deutsche Übersetzung gleich jetzt notieren. Er wird gesagt haben: <Ich war Porzellandreher.>»

Ich werde aber nicht mit der Transsibirischen fahren, sagte ich, und Otto F. fuhr fort: «Die Sprache wird auch nicht Russisch gewesen sein, sondern Thüringisch, und in Thüringen weiß man, was der Satz zu bedeuten hat, denn wenn wir bei Porzellan die Vorstellung von fein, zart und zerbrechlich haben, dann vergessen wir, dass die Porzellandreher unheimlich kräftige Burschen sind, die auf riesigen Paletten ganze Stapel von schweren Tellern zu den Öfen zu tragen haben.»

Selbstverständlich verzichtete ich auf die Reise, oder besser, ich hatte nie die Absicht, sie überhaupt anzutreten. «Das bleibt Ihnen überlassen», sagte Otto F., «aber dem Roehler weicht keiner aus. Er wird immer, wo Sie auch fahren, auf der zweiten Station zu steigen, und Sie werden sehen, man gewöhnt sich daran.»

Seither reise ich mit Roehler. Wenn ich mit dem Bummelzug von Solothurn nach Zürich fahre, dann steigt er bereits in Deitingen zu. Wenn ich mit dem Schnellzug fahre, dann erst in Olten. Will ich einen ruhigen Tag, dann wähle ich einen Zug ohne Speisewagen. Das sind die einzigen Alternativen, die mir bleiben, denn es ist sinnlos, ihn mit irgendwelchen Tricks überlisten zu wollen. Ich fuhr zum Beispiel nur bis Deitingen und stieg dort aus. Aber da war kein Roehler, der einsteigen wollte.

Seit ich Roehler kenne, komme ich nicht mehr zum Arbeiten. Ich musste meine Stelle als Lehrer aufgeben, ich trat als Mitglied der Schulzahnpflegekommission zurück, ich finde kaum mehr Zeit, meinen Freund Otto F. zu treffen, und er weiss nichts von meinen Reisen mit Roehler.

Im Zoologischen Garten von Den Haag habe ich einmal einen kleinen Schimpansen beobachtet, der sich bei der Fütterung eine Banane aus dem Korb holte, sich damit auf den äussersten Ast des Kletterbaumes setzte, am ganzen Leib zitterte und die geschälte Banane weit von sich streckte, ohne zu essen. Die anderen Schimpansen assen gemütlich, und als alles weg war, ging der Grösste auf den Kleinen zu, nahm ihm die Banane aus der Hand und der kleine Schimpanse atmete auf.

Das erlebe ich Tag für Tag, wenn Roehler in Deitingen einsteigt, sich mir gegenüber setzt und sagt: «Ihr Notizbuch bitte!», und mir die Hand so freundlich und selbstverständlich entgegenstreckt wie der Kondukteur, der die Fahrkarten knipsen will. Ich weiss nicht mehr, ob ich mich beim ersten Mal gewehrt habe, aber ich glaube nicht. Immerhin erinnere ich mich, dass er den einen Satz nur beim ersten Mal gesagt hat: «Keine Angst, ich lese nichts – ich schau es nur an.» Und jedes Mal gibt er es mir zurück mit der Bemerkung: «Sie haben das geschrieben, Sie sind der Autor.»

Hie und da kommt er rein, setzt sich und sagt: «Weitergeschrieben?» Das klingt fast freundlich, und bei solchen Gelegenheiten bereue ich es, nicht einen Zug mit Speisewagen gewählt zu haben. Und eigentlich nur wegen diesem freundlichen «Weitergeschrieben?» stehe ich nun schon seit über 20 Jahren zwei Stunden früher auf, um noch zwei Seiten meines Notizbuches zu füllen, bevor ich den Zug besteige.

Übrigens nützt es auch nichts, wenn ich bis Deitingen zu Fuss gehe und erst dort in den Zug steige – dann kommt Roehler in Oensingen, setzt sich, und ich strecke ihm mein Notizbuch entgegen.

Seit ich mit Roehler reise, habe ich nie mehr in meinem Notizbuch gelesen. Ich schreibe in mein Notizbuch nicht mehr für mich, nur für Roehler.

Wie ich am letzten Freitag zum Bahnhof rannte, winkte mir Otto F. von der anderen Strassenseite zu und rief: «Übrigens, was ich vergessen habe zu sagen: Roehler klaut Leerzeilen, und er trocknet Ihnen die Sätze aus.»

Im Zug nahm ich mein Notizbuch und schaute zum ersten Mal hinein. Nur zwei Seiten waren beschrieben, ganz eng und klein und ohne jeden Abstand. Und das war auch nicht mehr meine Schrift. Und als ich mit dem Finger erstaunt darüber fuhr, fielen die ausgetrockneten Sätze zu Boden und wurden zu Staub.

Ich bemerkte nicht einmal, als Roehler in Detingen nicht zustieg. Der Kondukteur kam erst kurz vor Niederbipp und sagte: «Freund Roehler fährt nicht mehr, er wird bald sechzig und ist sesshaft geworden. Er arbeitet in Frankfurt in einem Verlag. Dort kriegt er die Leerzeilen zugeschickt, und das ist für ihn bequemer.»

«Sie kennen Roehler?», fragte ich ihn.

«Alle kennen ihn», sagte er, «und wissen Sie, das mit Ihrem Notizbuch, das ist Ihre Sache und stört sonst niemanden. Aber was er mit unseren Fahrplänen angestellt hat: alles Klein-druck und keine einzige Leerzeile.»

«Wussten Sie, dass er Porzellandreher war?», sagte ich, um irgendetwas zu sagen und um so zu tun, wie wenn es mir nichts ausmachen würde, ohne ihn zu fahren.

ENDE

Anne Cuneo

Von Lausanne, Basel und anderen Bahnhöfen

Der Bahnhof von Lausanne befindet sich hundert Meter vom Haus entfernt, in dem ich als Kind lebte. Abends liess ich mich einlullen vom Kreischen der Räder, vom Pfeifen der Lokomotiven und von Stimmen, die über Lautsprecher mehrsprachig banale oder unbekannte Ankunftsorte ausriefen: München, Wien, Venedig, Zagreb, Belgrad, Valencia, Madrid, Paris, Dieppe oder London, Köln oder Frankfurt. Manchmal ging ich tagsüber zum Bahnhof und studierte den Fahrplan, schlenderte über den Bahnsteig, betrachtete verspätete Schlafwagen. Eines Tages würde auch ich zu einer dieser wunderbaren Städte am Ende des Geleises fahren und sie auskundschaften. Der Bahnhof war Begegnungspunkt für zukunftsgerichtete Träume. Auch heute noch tausche ich alle Flugzeuge der Welt gegen einen Zug. Ich habe den Bahnhof von Lausanne immer besonders gemocht, da er von Osten nach Westen (oder umgekehrt) offen ist und man auf beiden Seiten den Horizont betrachten kann.

Offene Bahnhöfe habe ich immer Sackbahnhöfen vorgezogen, auch wenn diese oft zu wunderschönen Eisenkonstruktionen mit Scheiben und Spiralen Anlass gaben. Man denke nur an die Pariser Gare de Lyon oder Gare du Nord mit ihren unvergleichlich harmonischen Jugendstilräumen; an den Bahnhof von Paddington in London mit seiner riesigen Halle, die jeden Tag tausende von Menschen durchqueren; an Central Station in New York. An all diese Bahnhöfe, wo so viele Geschichten begonnen oder beendet wurden. Sogar Genf behielt seinen Endstationcharakter, obwohl die Züge schon seit Jahren bis zum Flughafen weiterfahren und die Architektur nicht besonders sehenswert ist. Man hat da den Eindruck, dass sich die Lokomotive am Ende des Bahnsteigs an die Puffer lehnt und Atem schöpft.

Nichts dergleichen in Bahnhöfen wie Lausanne. Wenn der Zug ankommt, hält die Lokomotive unter dem Vordach gleichsam zwischen Abfahrts- und Ankunftsstation still und vermittelt mehr denn je das Gefühl für Zeit. Die ankommenden Züge führen unsere Vergangenheit mit und die abgehenden fahren definitionsgemäß der Zukunft entgegen.

Und Bahnhöfe sind wie das Leben: komplex.

Das wird umso offensichtlicher, wenn man nach einer Fahrt dem Jurafuss entlang zum Beispiel in Basel ankommt. Stecken wir in einem Sackbahnhof oder nicht, das ist die erste Frage. Da kommen die Züge an und fahren manchmal auf dem gleichen Geleise weiter und drehen dem Ort, von dem sie gekommen sind, den Rücken zu. Also kein Sackbahnhof? Das ist nicht so sicher... Denn manchmal wird man in komplexen Manövern umgeleitet. Das ist ein Hin und Zurück von Waggons und Lokomotiven. Man glaubt vorwärts zu kommen, hat jedoch nur die Richtung gewechselt. Es gibt in der Gegend einen weiteren solchen Bahnhof, den von Delsberg, der auf den ersten Blick nichts von einem Sackbahnhof hat und doch einer ist. In Basel ist dies nicht so klar, auf jeden Fall nicht in Basel SBB. Denn da ist das Besondere, dass sich der Bahnhof an der Grenze befindet und zwei Bahnhöfe nebeneinander stehen. Im einen ist man in der Schweiz, im andern in Frankreich. Wenn ich als Kind hundert Meter von da geschlafen hätte, hätten die Züge sicher verschiedene Melodien gepfiffen. Denn neben dem SBB-Bahnhof steht jener der SNCF, ein in jeder Hinsicht eindeutiger Sackbahnhof. In der Bahnhofshalle der SBB steht ein Wegweiser «Basel SNCF», ganz hinten im Durchgang, nach dem Zeitungskiosk, dem grossen Geschäft, dem Buffet. Da überschreitet man eine unsichtbare Linie – die Grenze.

Und da ist es zu Ende. Oder vielmehr: Da ist der Anfang des Sackbahnhofs.

Die Lichter des SBB-Bahnhofs sind gelöscht. Man befindet sich im Reich des Verfallenen. In der Halle preist ein Plakat eine «passe évasion» für 80 französische Franken an. Man hat sich nicht die Mühe gemacht, es nach der Einführung des Euro auszuwechseln. Was einmal der Schalter der Chemins de fer français, der SNCF, war, ist heute das Fundbüro der SBB.

Man geht durch das Tor, über dem auf einem Schild mit weisser Schrift «FRANCE» steht. Dahinter Leere, verbleichte Farben, Stille. Manchmal werden die Pässe kontrolliert. Die Wände des Wartesaals sind mit wunderschönem dunklem Holz getäfert. Aber auch diese Täferung vom Ende des 19. Jahrhundert ändert nichts an dem traurigen Gesamteindruck. Suchen Sie die Bar? Da ist sie. Seit langem geschlossen. Dabei wäre sie mit ihrem wieder in Mode gekommenen Tresen von 1930 bestimmt hübsch.

Für den Fall, dass Sie Strassburg oder Mülhausen besuchen wollen, gibt es einen Billetautomaten, und zwar einen dem Euro angepassten. Aber er nimmt nur Münzen an. Er gibt Fahrkarten für die Region und für Paris aus. Sie müssen also stückweise einige Dutzend Euros für Strassburg und etwa hundert für Paris einwerfen. Und beten Sie, dass der Automat sich nicht gerade vor der Ausgabe verklemmt! Es ist nämlich niemand da, der Ihnen helfen könnte. Auf Seiten der französischen Bahnangestellten herrscht Resignation. «Wir haben es gemeldet, aber die Entscheidungen werden in Paris und nicht in Basel getroffen.» Und niemand kann erklären, warum Bâle SNCF mit seinem halben Dutzend Bahnsteigen, ein Kopfbahnhof für die grossen internationalen Linien, dem Verfall überlassen wird.

Man kann nur hoffen, dass Basel SNCF nicht ganz stirbt. Denn es gibt nichts Traurigeres als einen sterbenden Bahnhof. Und diese Traurigkeit verbreitet sich seit einigen Jahren vielerorts. Grossen und vor allem kleinen Bahnhöfe werden verlassen und verschwinden. Vielleicht der Rendite wegen. Aber dies trägt weder zum Komfort noch zum Vergnügen des Reisenden bei. Auch ein Bahnhof, der zwar nicht ganz verschwindet, aber nur noch aus ein paar Automaten besteht, ohne Schalter und Buffet, ist bloss ein seelenloser Körper. Für uns, die Aficionados, sind kleinen Bahnhöfe voll vom Leben des Orts, in dem sie stehen, gewissermassen das Gemüse, das den Hauptgang der grossen Bahnhöfe zur Geltung bringt. Werden sie aufgegeben, geht auch ein Teil des Unvorhergesehenen und somit die Lust verloren, zum blosen Vergnügen zu reisen.

Denn grosse und kleinen lebendigen Bahnhöfe sind Treffpunkte, in denen man zwischen Vergangenheit und Zukunft in der gerade angehaltenen Zeit einmalige Momente erleben kann.

+++

ENDE

Anna Felder

Amen in Olten

Im Lautsprecher wird meine Ankunft angekündigt, und schon komme ich; die Abfahrt wird angekündigt, und schon fahre ich wieder. Ein Zug bin ich, ein Personenzug: einer von vielen, effizient und pünktlich, im dritten Jahrtausend.

Im Dienst der Öffentlichkeit fahre ich auf Schienen kreuz und quer durch die Welt: mit irdischer Gewissenhaftigkeit, in amtlichem Auftrag; mit Decrescendo und Crescendo, kreischenden Bremsen, ratternden Rädern, wechselnden Menschen, die aus- und einsteigen; dann los, mit Höchstgeschwindigkeit unter allen Himmeln die tausend Schicksale zu befördern, die in einem einzigen vereint sind: meinem. Für eine Wegstrecke, für eine Portion Leben, registriert in Stunden, Minuten und Sekunden, verkörpere ich das Los meiner Passagiere: ich nehme sie auf und übernehme die Verantwortung, die Sache ist nicht ohne, und das wissen sie. Man braucht nur die Signora anzusehen, die in Wagen 3 eingestiegen ist; kaum hat sie sich ans Fenster gesetzt, noch nicht einmal den Mantel ausgezogen, nicht einmal die literarischen Zitate oder das Gras der anderen beachtet, wendet sie sich in Gedanken schon den letzten Dingen zu, die plötzlich drohen, endgültig, keinen Blick wirft sie mehr auf den winkenden Enkel noch auf die Uhr am Bahnhof, in Olten: schon formuliert sie in Gedanken ihr Gebet, die letzte Stunde sei ihr gnädig, ihr wie jedem.

Dass sie betet, den Annehmlichkeiten abhold, die ich ihr bieten könnte, erkennt man an dem starren Blick; an den gefalteten Händen, am Zittern der Lippen. Wir vom Zug würden alles tun, damit ihr Köfferchen aufrecht zu ihren Füßen stehen bleibt, damit Handtasche und Schirm ihr nicht von den Knien rutschen. Ich persönlich würde gern zu ihr sagen Amen, Amen und weiter geht's. Allen von der Reise und der Unerbittlichkeit der Reise schwer geprüften Damen, allen in der Riesengrösse des Zugs verlorenen Damen sage ich mein riesengrosses Amen; ihnen zu allererst: so häuslich, wie sie da sitzen, fürs Jenseits gerüstet, die Fahrkarte gezückt.

Der Habitué dagegen, und solche gibt es in jedem Wagen, zeigt, dass er keine Minute seiner Anwesenheit, seiner Reise, seiner Chance verpassen will. Alles nutzt er: belegt zwei Plätze, am liebsten oben, für sich und die Zeitungen; wirft durchs ganze Abteil prüfende Blicke auf die Tageszeitungen der Mitreisenden, um zuzugreifen, sobald jemand aufsteht; sofort liebäugelt er mit dem Sitz gegenüber, den er einnehmen wird, wenn nach Luzern die Richtung wechselt.

Und vor allem sichert sich der Habitué auf seinem Beobachtungsplatz die schöne Aussicht: nein, nicht auf die Weiden, die Wälder, das Röhricht von Sempach, mit dem Glockenturm im Hintergrund zur Erinnerung an den Sonntag; das alles ist selbstverständlich. Nein, unfehlbar reserviert er sich, schräg aus dem Augenwinkel, über und neben der aufgeschlagenen Zeitung, den Blick auf das schöne Mädchen, das telefoniert, die Wiesen betrachtet, liest, träumt, das Mobiltelefon kitzelt, sich schminkt, Tagebuch schreibt, kaut, die Tage zählt, sich eigensinnig die Haarspitzen abschneidet, so dass es wirkt, als schielte es. Gut, sage ich zu diesem ungeduldigen Mann: du, der du die Zeit in der Hand hast, der du dich so genau auskennst, dass du beinahe vor mir am Ziel bist und dann den Zug von dir abstreifst, wie man seine Krawatte ablegt, gut, dass du dich wenigstens im Ausschnitt über der Zeitung, zwischen einem bedruckten Blatt und dem nächsten, in einer Andeutung ohne Überschrift freust am langen Rhythmus einer Julia, nennen wir sie so, an ihrem Rhythmus, glatt wie der See, wie die seidigen Haare, die sie einzeln durch die Finger gleiten lässt, über den verzauberten Augen.

Seidenweich fügen sich dabei für sie jedes Ja, jedes Nein aneinander, die sie in ihrem Leben gesagt haben und gehört haben mag, seit sie sich erinnern kann. Manche davon löscht sie wie am Computer, «delete», andere speichert sie und ordnet sie neu ein, mit politischem Instinkt, rechts oder links vom Scheitel; schon will sie sie mit dem Gummiband hinten zusammenbinden, da besinnt sie sich eines Besseren, sie schüttelt sich, wirft das Gewicht nach vorn, zerzaust alles vor den Augen und beginnt von vorne, schielender denn je.

Für sie, für die Julias, würde ich die Fahrt verlangsamen, ich täte das Unmögliche, führe endlos rund um den See. Leicht würde ich dahingleiten, zusammen mit den Schwänen, die paarweise auf dem Wasser hoch erhobenen Hauptes die Mücken zählen, ohne Julia von ihrer privaten Berechnung abzulenken. Die Minuten denken daran, sich zu verdoppeln, gespiegelt auf der Oberfläche: das Weiss dem Weiss treu, die 2 der 2 treu, so dass man nicht sicher ist, was dann wirklich stirbt, die Zahl oder ihre Spiegelung. Aber nichts da, kaum habe ich mir eine harmlose Abschweifung ausgemalt, höre ich schon, wie mich der unausbleibliche, erklärte Feind verflucht: dickbäuchig, aber jugendlich in der Kleidung, Sonnenbrille und Mütze mit Schirm nach hinten, als sässe er am Steuer eines Rennwagens. Auch die Schlüssel knallt er mir auf die Ablage, Schlüssel und Zigaretten: damit mir nur ganz klar wird, dass der Zug nichts ist für ihn.

– Hätte ich das Auto genommen, wäre ich jetzt schon in Fanta –, gibt er mir zu verstehen. Superpünktlich fahren wir durch Scienza: keine Verspätung angekündigt, milder Winter, null Reklamationen. Nur er: der fingierte Jugendliche protestiert, misst die Zeit im Negativen: Wo wir nicht sind, wie spät es nicht ist.

– Nicht einmal in Finta wärst du.

Er nimmt die Mütze ab, setzt sie wieder auf; steckt die Schlüssel wieder in die Tasche; sucht Schnee, wo keiner ist.

– Versteht ihr, wie langweilig Zugfahren ist.

Rundherum findet er keine Zustimmung. Die meisten Leute schlafen, zu zweit, zu dritt, zu Telefonmusik; zwei Kinder lachen laut mit vollem Mund.

– In einer halben Stunde wäre ich da.

Er schaut auf die Uhr, fügt hinzu, zieht ab; sein Knie wippt ungeduldig, das eine, das andere.

Sähe er doch, mit wie viel Geschick, mit wie viel Elan ich mich in die Kurven lege, gerade schräg genug, um den Zug voranzubringen, ohne den Schwung zu verlieren, um schon Tunnels, Weichen, Stationsvorsteher vorauszusehen, die mir freie Fahrt geben, und meine Passagiere zufrieden zu stellen. Ihn inbegriffen.

– Fanta –, spuckt er ins Mobiltelefon.

– Finta –, erwidere ich, im Vorsprung.

Auf der Autobahn stehen die Autos im Stau.

Finta, hier Bahnhof Finta: Der Lautsprecher erklingt im Ticken der Uhr; er wiederholt die Ansage auf Deutsch, mit grossem Erfolg: Eine Frau steigt ein, ganz Überschwang, die Arme voller knospender Kamelien, Stechpalme und Calycanthus, ein Sonnentransport. Niemand hilft ihr, doch lächeln die Blumen in ihrem Arm, dem Garten treu; Verstimmtheit kennen sie nicht, der Hecke eingedenk werden sie die Möglichkeit haben, auf der Reise ihre Reifezeit zu vollenden, im Zug aufzublühen, als wäre der März schon fortgeschritten, als brächte mir schon der Österverkehr in voller Fahrt den Fahrplan des ganzen Jahres durcheinander.

+++

ENDE

Ulrich Knellwolf

Passagiergut

Die Bahn ist mein Arbeitsgebiet, man könnte auch sagen meine Tarnung. Meine Arbeitsinstrumente sind ein GA erster Klasse und ein grosser, weicher, leichter Koffer. Der Koffer ist am Anfang des Unternehmens leer. Dazu kommen ein Regenmantel, ein Hut, eine Zeitung des Tages und mein Handy, mehr nicht.

Irgendwo steige ich in einen Zug ein. Es soll ein grösserer Bahnhof sein und ein nur locker besetzter Schnellzug. Weitere Bedingung ist, dass der Zug einen Speisewagen, zumindest einen Bistrowagen, hat. Ich steige aber nicht in den Speisewagen ein, sondern in den am weitesten davon entfernten Erstklasswagen. Dort hänge ich meinen Mantel auf und lege den Hut und den Koffer auf die Gepäckablage. Ich setze mich nicht, sondern mache mich unter Mitnahme meiner Mappe, für jeden allfälligen Beobachter klar, auf den Weg zum Speisewagen. Unterwegs halte ich Ausschau. Günstig sind Touristinnen. Nicht in zu engen Jeans steckende Rucksackmädchen, sondern elegante Damen mit einem Markenkoffer und einer Krokotasche. Sehe ich so was, setze ich mich ihr gegenüber. Und dann kommt es darauf an, sie innert nützlicher Frist in ein Gespräch zu verwickeln. Dazu gibt es verschiedene Tricks. Es wird niemand von mir erwarten, dass ich sie hier ausbreite; sie sind Teil meines Berufsgeheimnisses. Wenn man's richtig macht, gelingt es fast immer. Viele Alleinreisende sind froh, einen angenehmen Gesprächspartner zu treffen. Man vernimmt auf so einer Fahrt oft die intimsten Dinge von wildfremden Leuten. Meine Absicht aber ist von Anfang an, den Gegenstand meiner Erwähnung rechtzeitig in den Speisewagen zu locken. Dazu und für das Folgende sollte man einigermassen den Fahrplan im Kopf haben.

Sagen wir also, ich nehme den Schnellzug nach Genf, Zürich HB ab 11:34. Der hat zwar leider keinen Speise-, jedoch immerhin einen Bistrowagen. Dort muss ich mit meiner Begleitung spätestens in Bern sitzen. Auch das ist weniger schwer, als Nichtfachleute annehmen. Wir bestellen und trinken schon etwas. Kurz vor Freiburg bitte ich um Verständnis, dass ich sie für einen Augenblick allein lasse, da ich schnell telefonieren muss, und ziehe im Aufstehen mein Handy aus der Tasche. Ich eile durch die Wagen zurück, behändige im Vorbeigehen den Koffer meiner Begleitung, packe ihn in meinen eigenen, ziehe den Regenmantel an, schlage den Kragen hoch, setzte den Hut auf und steige in Freiburg aus. Es ist, fahrplanmäßig, 13:08. 13:09 fährt der Zug weiter. Und 13:16 geht der nächste Zug von Freiburg zurück nach Zürich. Den nehme ich, steige aber in Bern aus und gebe da meinen schwerer gewordenen Koffer als

Passagiergut auf. Natürlich nicht nach Zürich, das könnte mich verraten, sondern zum Beispiel nach Basel oder St. Gallen oder Chur. Dort hole ich spätestens am Tag darauf meinen getreuen Koffer ab, fahre heim, und es kann an die Auswertung der Beute gehen. Wenn man die richtigen Leute an der Hand hat, werfen solche Kofferinhalte recht viel ab. Ich lebe nicht schlecht davon. Am lukrativsten ist natürlich Schmuck. Erstaunlich, was bessere Damen alles in ihren Koffer packen. Pelze sind auch nicht schlecht. Bargeld hingegen findet man seltener. Einmal jedoch lagen zwischen Strümpfen und Unterwäsche einer italienischen Gräfin, mit der ich von Chiasso nach Zürich fuhr (wobei ich natürlich in Zug ausstieg), nicht weniger als zweihunderttausend Euro, in bar, in einem Schalenkoffer, dem man das nicht zugetraut hätte. Die Dame wagte nicht, ihn in den Speisewagen mitzunehmen, aus Angst, es falle auf.

Die grösste Beute machte ich letzte Woche. Und seither habe ich ein Problem. Es handelte sich um den grossen, feudalen Trolley einer sehr eleganten, stark geschminkten, äusserst attraktiven Dame in dem eben erwähnten Zug von Zürich nach Genf. Primär das Gepäckstück und sekundär die Besitzerin stachen mir schon auf dem Perron in Zürich in die Augen. Alles lief wie am Schnürchen. Auf der Höhe von Burgdorf sassen wir bereits im Bistrowagen, in Freiburg setzte ich mich auf die geschilderte Weise ab. Die Geschichte hatte bloss einen Haken, den ich aber nicht weiter schlimm fand. Mein Koffer war für den Trolley der Dame zu klein. Also liess ich den bewährten Begleiter an seinem Platz liegen und nahm nur den Regenmantel und den Hut mit. Da ich fürchtete, es könnte eine Suchaktion eingeleitet werden, wenn meine Reisebekanntschaft den Verlust zu schnell entdeckte, gab ich den Trolley gleich in Freiburg als Passagiergut nach Basel auf. Noch am selben Abend bekam ich ihn in Basel kurz vor Schalterschluss ausgehändigt, ohne jegliche Schwierigkeiten.

Die begannen erst zu Hause, als ich den Trolley öffnete. Eigentlich hätte ich über den Inhalt aufs Höchste erfreut sein können. In Tücher eingeschlagen lag da Schmuck, ich schätzte für mindestens eine halbe Million Franken. Ich wusste sofort, woher die Ware stammte. Aus dem Überfall auf einen Luzerner Juwelier von voriger Woche. Dabei war nicht nur das Geschäft geplündert, sondern auch der Besitzer entführt worden. Obwohl die Angehörigen ein Lösegeld bezahlten, war der Mann noch nicht wieder aufgetaucht. Das würde er auch nicht mehr, dafür lag der Beweis vor mir. Denn neben dem Haufen Klunkern enthielt der Trolley einen grossen Plastiksack voll Kleider. Blutverschmierte Kleider.

Mein Schreck war gewaltig, wie man sich vorstellen kann. Ich fragte mich gerade, wie ich die belastenden Textilien am unauffälligsten verschwinden lassen könne, als das Telefon läutete. Eine Männerstimme, die ich nicht kannte. «Haben Sie sie?» Ich spielte den Ahnungslosen. Ohne ein weiteres Wort wurde aufgelegt. Die halbe Nacht wartete ich zitternd auf einen neuen Anruf; es kam keiner. Ich begann mich schon zu beruhigen, als es um acht Uhr wieder klingelte. «Hier Bahnhof Tiefenbrunnen. Guten Tag. Sie baten, angerufen zu werden, wenn Ihr Koffer eingetroffen sei. Er ist hier.» Ich hatte nicht angerufen und erwartete auch kein Gepäck.

Im Bahnhof Tiefenbrunnen gebe ich mein Passagiergut auf, wenn ich nicht beruflich verreise, sondern in die Ferien fahre. Sie sind da sehr dienstbereit und beinahe familiär. «Komme

gleich», sagte ich, um keinen Argwohn zu wecken. Im Hinausgehen schaute ich ahnungsvoll in den Briefkästen. Da lag ein Umschlag, und darin ein Schein, Passagiergut, aufgegeben in Lausanne, Bestimmungsbahnhof Zürich Tiefenbrunnen.

Es war mein Koffer. Als ich ihn zu Hause öffnete, wäre ich beinahe auf den Rücken gefallen. In dem Koffer lag eine abgetrennte menschliche Hand, und an ihr hing ein Zettel. «Wir hoffen, Sie bieten die Hand zu guter Kooperation», stand darauf.

Ich wusste noch nicht, was ich tun sollte, als schon wieder das Telefon schellte. Zögernd hob ich den Hörer ab. «Ja, hier ist noch einmal der Bahnhof Tiefenbrunnen», sagte die freundliche Beamtenstimme. «Schon wieder ein Koffer für Sie angekommen. Wenn ich Sie nicht als Kunden kannte, käm's mir fast unheimlich vor.»

+∞+

ENDE

Wiederum ein großer Erfolg. Einmal mehr ist einiges erreicht und es kann nun weiter gehen. Ein weiterer wichtiger Schritt ist die Eröffnung der Bahnlinie zwischen Olten und Biel. Die Bahnlinie zwischen Biel und Olten ist 1857 eröffnet worden. Nachdem diese Linie 1860 bis nach Aarau verlängert wurde, war die Bahnlinie zwischen Olten und Biel die einzige Bahnlinie in der Schweiz, die nicht mit dem restlichen Bahnnetz verbunden war. Diese Linie wurde 1864 eröffnet und es folgten weitere Bahnlinien, die die Bahnlinie zwischen Olten und Biel mit dem restlichen Bahnnetz verbinden. Diese Bahnlinien waren jedoch nicht direkt mit der Bahnlinie zwischen Olten und Biel verbunden.

Milena Moser

Die Bahnlinie zwischen Olten und Biel wurde 1864 eröffnet und es folgten weitere Bahnlinien, die die Bahnlinie zwischen Olten und Biel mit dem restlichen Bahnnetz verbinden. Diese Bahnlinien waren jedoch nicht direkt mit der Bahnlinie zwischen Olten und Biel verbunden.

Nächster Halt Olten

Die Bahnlinie zwischen Olten und Biel wurde 1864 eröffnet und es folgten weitere Bahnlinien, die die Bahnlinie zwischen Olten und Biel mit dem restlichen Bahnnetz verbinden. Diese Bahnlinien waren jedoch nicht direkt mit der Bahnlinie zwischen Olten und Biel verbunden. Die Bahnlinie zwischen Olten und Biel wurde 1864 eröffnet und es folgten weitere Bahnlinien, die die Bahnlinie zwischen Olten und Biel mit dem restlichen Bahnnetz verbinden. Diese Bahnlinien waren jedoch nicht direkt mit der Bahnlinie zwischen Olten und Biel verbunden.

Die Bahnlinie zwischen Olten und Biel wurde 1864 eröffnet und es folgten weitere Bahnlinien, die die Bahnlinie zwischen Olten und Biel mit dem restlichen Bahnnetz verbinden. Diese Bahnlinien waren jedoch nicht direkt mit der Bahnlinie zwischen Olten und Biel verbunden. Die Bahnlinie zwischen Olten und Biel wurde 1864 eröffnet und es folgten weitere Bahnlinien, die die Bahnlinie zwischen Olten und Biel mit dem restlichen Bahnnetz verbinden. Diese Bahnlinien waren jedoch nicht direkt mit der Bahnlinie zwischen Olten und Biel verbunden.

Die Bahnlinie zwischen Olten und Biel wurde 1864 eröffnet und es folgten weitere Bahnlinien, die die Bahnlinie zwischen Olten und Biel mit dem restlichen Bahnnetz verbinden. Diese Bahnlinien waren jedoch nicht direkt mit der Bahnlinie zwischen Olten und Biel verbunden. Die Bahnlinie zwischen Olten und Biel wurde 1864 eröffnet und es folgten weitere Bahnlinien, die die Bahnlinie zwischen Olten und Biel mit dem restlichen Bahnnetz verbinden. Diese Bahnlinien waren jedoch nicht direkt mit der Bahnlinie zwischen Olten und Biel verbunden.

Die Bahnlinie zwischen Olten und Biel wurde 1864 eröffnet und es folgten weitere Bahnlinien, die die Bahnlinie zwischen Olten und Biel mit dem restlichen Bahnnetz verbinden. Diese Bahnlinien waren jedoch nicht direkt mit der Bahnlinie zwischen Olten und Biel verbunden. Die Bahnlinie zwischen Olten und Biel wurde 1864 eröffnet und es folgten weitere Bahnlinien, die die Bahnlinie zwischen Olten und Biel mit dem restlichen Bahnnetz verbinden. Diese Bahnlinien waren jedoch nicht direkt mit der Bahnlinie zwischen Olten und Biel verbunden.

Reisende nach Basel bitte umsteigen ... Er könnte umsteigen oder sitzen bleiben. Weder in Basel noch in Bern wurde er erwartet, auch nicht in Zürich. Er reiste ohne Ziel, er folgte nur der Stimme aus dem Lautsprecher, der einzigen, die er in letzter Zeit noch ertrug.

Niemand erwartete ihn. Kein Licht brannte in seiner Wohnung, kein Essen stand warm. Er konnte tun und lassen, was er wollte. Heimkommen oder wegbleiben. Nach Basel fahren oder nach Bern. In Olten umsteigen oder nicht. Das war das Schöne am Witwer-Dasein. Ob er ass, ob er schlief, ob er ein frisches Hemd trug – es ging nur ihn etwas an.

Nicht, dass er es direkt geniessen würde. Siebenundzwanzig Jahre Ehe, das steckte man nicht einfach weg. Manchmal, wenn er auf der Couch im Wohnzimmer ausgestreckt lag und die Fernsehzeitschrift las, meinte er, das Wasser in der Küche rauschen zu hören. «Mach mir doch einen kleinen Kaffee, Liebe», rief er hinüber und erst nach einem Augenblick, wenn keine Antwort folgte, kein abwesendes «Hm, ja – gleich» aus der Küche, fiel es ihm wieder ein: Sie war tot. Isabelle war tot. Sie war immer gesund gewesen. Kein Fleisch gegessen. Nie geraucht. Nur ab und zu beim Kochen ein heimlicher Schluck aus der Kirschflasche, die sie im Küchenbuffet hinter den Konservendosen versteckt hatte.

Da stand sie immer noch. Die Flasche.

«Ich habe Kopfweh», hatte sie gesagt. Sich an die Stirn gefasst, die Hand im rosa Abwaschhandschuh geschützt, sie hatte schöne Hände gehabt, Isabelle, weiche, gepflegte Hände. Hände, die fotografiert worden waren, für Werbeaufnahmen: nur ihre Hände, vorne gross im Bild, dahinter ein fremder Körper, ein fremdes Gesicht. Zum Arbeiten viel zu zart, stand unter einer der Aufnahmen, auf der ihre Hand eine schlanke Zigarette hielt. Sie hat die Aufnahme gerahmt und in der Küche aufgehängt. Direkt über dem Abwaschbecken. «Ich habe Kopfweh», hatte sie gesagt. Sie wollte sich setzen, war stattdessen zusammengesackt, auf den Fussboden gesunken und gestorben. So ausgestreckt, eine Hand noch an der Stirn, eine Hand im rosa Abwaschhandschuh.

Immer noch meinte er, ihre Schritte im Gang zu hören. Immer noch hing ihr Geruch in der Luft. Nein, in der Wohnung war es nicht auszuhalten.

Ihre nächsten Anschlüsse ... Mehr und mehr Zeit verbrachte er im Zug. Ganze Tage liefen ihm auf dem Schienennetz davon. Doch die Stunden im Zug waren nicht verloren. Sie folgen einem höheren Prinzip, waren dem Fahrplan unterstellt. Die Stunden machten Sinn.

Kurz nach Isabelles Tod hatte er das Auto verkauft und sich ein Generalabonnement geleistet. Ohne zu fragen, hatte man ihm eine Seniorenkarte gelöst. Warum auch nicht? Er hatte keine Arbeit, keine Aufgabe, keine Frau. Doch wer im Zug sitzt, das hatte er schnell gemerkt, wer im Zug sitzt, musste keine Rechenschaft ablegen. Im Zug war er ein Mann mit Auftrag. Ein Mann mit einem Ziel.

Im Laufe der letzten Monate hat er dazugelernt: er wusste, welche Anschlüsse er ohne überflüssiges Perronrennen leicht erreichen konnte, er wusste, an welchen Bahnhöfen die Buffetwägelchen frisch aufgestockt wurden und wo der Kaffee in den Thermosäcken am frischesten war. Er wusste, das vor allem, auf welchen Strecken die Lautsprecher-Ansagen am längsten waren. Denn auf die Stimme im Lautsprecher kam es ihm an. Die einzige, der er noch zuhören möchte.

Ebenfalls hatte er sich angewöhnt, im Ruhe-Abteil zu reisen.

Dieser Zug fährt weiter nach Aarau ... Wie sie Aarau aussprach: mit einem dunklen A, tief hinten in der Kehle. Aarau war ein Fremdwort für sie. Für die Stimme. Wie es das auch für Isabelle war. Das war ihm sofort aufgefallen: diese Stimme aus dem Lautsprecher. Sie klang wie Isabelle. Wie eine junge Isabelle. Ohne den scharfen Beiklang, den sie im Verlauf ihrer Ehe angenommen hatte, auch ohne den überlegenen, beinahe gleichgültigen Schliff der späteren Jahre, oder das verwischte Schlurren, das von der Kirschflasche kam. Es war eine ruhige Stimme, präsent, bestimmt, aber auch fürsorglich. Ich weiß, was zu tun ist, sagte die Stimme. Aber sie war auch grosszügig genug, ihn glauben zu lassen, er sei es, der die Entscheidungen treffe: Umsteigen oder nicht umsteigen.

Dieser Zug ...

Manchmal beobachtete er einen anderen Mitreisenden, der wie er die Zeitung sinken liess, wenn er den Ansagen zuhörte, konzentriert, verträumt, den Kopf gegen das Polster zurücklehnte und lächelte. Gegenüber ein älterer Mann, älter als er, einer, der das Seniorenabonnement zu Recht auf sich trug. Er packte ein Sandwich aus, wickelte es aus dem beschichteten Papier, Schinken und Käse, es knisterte lauter, als es im Ruhe-Abteil erlaubt sein sollte. Knisterte mitten in die Ansage hinein.

Zürich Flughafen, Oerlikon, Hauptbahnhof.

Der Mann führte sein Sandwich auf halbem Weg zum Mund, es hing in der Luft, sein Mund stand offen, während er der Stimme lauschte: Nächster Halt: Zürich Flughafen. Er biss ab, kaute. Sah auf, sah hinüber, lächelte. «Diese Stimme», sagte der Fremde.

Im Ruhe-Abteil sollte man doch ruhig sein.

«Erinnert mich an meine Frau. Verstorbene Frau.»

Erwartete er darauf etwa eine Antwort? Schon schauten sie von der anderen Seite des Ganges hinüber, Geschäftsherren mit gerunzelter Stirn.

«Elisabeth», sagte der andere.

Elisabeth?

«Marianne!», kam es von der anderen Seite des Ganges.

«Verena!»

«Helen!»

«Ruth!»

†~†

ENDE

Peter Weber

Orient

Die Erzählung «Orient» stammt aus dem Buch «Bahnhofprosa» (s. biografische Notiz). Die vorliegende Fassung ist leicht gekürzt.

Ich wurde von einem kleinen Kellner bedient, der einen weissen Anzug trug, bestellte einen weiteren Kaffee und ein Glas Wasser. Bereits hatte sich die Sonne gesenkt, griff silbern durch die matten Scheiben, ihre Strahlen wurden gefächert, fielen schräg ein. Die Strömenden erhielten flirre Gesichter, eilten an Fäden gezogen ans Licht, die Wartenden waren halbseitig beschattet, standen mehrheitlich um die grosse Uhr herum. Aus den Rolltreppen liessen sich immer neue Leute ans blanke Silber fördern, nach eigenem, unruhigem Puls, bald in dichter, bald in unterbrochener Folge. (...)

Die grosse Uhr stand nun im Gegenlicht. Auf vier schlichten Säulen sitzt hoch über allen Köpfen der weisse Zeitwürfel. Die Uhr ist unser Orient. In jede Himmelsrichtung blickt ein Ziffernblatt mit schwarzen Zeigern und den roten Sekundenkellen. An der Würfelunterseite erkennt man eine kaum kopfgrosse metallene Kugel, darunter hängt, an vier Rohren befestigt, ein kleiner blauer Würfel mit weissem Punkt auf jeder Seite und je vier Pfeilen, die auf ihn zeigen: der Treppunkt. Am Boden dasselbe in Stein eingelegt. Unter der Uhr ist Ruhe um sie herum Verwirbelung, Schmiss. (...)

Die ersten Uhrentürme, mit denen die Briten in ihren Kolonien die Weltzeit einführten, waren kleine Ausgaben des Big Ben. «Time is money», diesen Leitsatz, auf jeder englischen Uhr eingebannt, nahm ein junger Westinder wörtlich. Der Mann füllte den Uhrenkästen auf dem Zentralplatz seiner Hauptstadt mit englischen Pfunden, glaubte, so Zeit zu gewinnen. In der Südsee lagen bald Muscheln und Blumenkränze unter den Uhren. Um die unterschiedlichen Gepflogenheiten der Völker im Umgang mit Zeit zu vereinheitlichen, erfand der königliche Astronom die Zeitspiele. Vertreter aller Kontinente wurden dafür nach London eingeladen, der Greenwich Park gleich unterhalb des Observatoriums diente als Spielfeld. Ein leeres Uhrengehäuse wurde über dem Nullmeridian auf Stelzen gestellt. Die Völker hatten es bei der Eröffnungszeremonie mit ihren Gaben zu schmücken. Aus gebührender Distanz wohnte die königliche Familie dem Spektakel bei, zeigte sich auf der Anhöhe über dem Park. Der Astronom richtete sein Fernrohr auf die Gaben, schilderte minutios, welche Schätze er vergrössert sah und wie viel Zeit damit gewonnen war. Er sorgte dafür, dass bei gutem Gewicht unter dem Uhrenkästen ein grosser Wachstropfen entstand, den er den gemeinsamen Tropfen Zeit nannte. Nun sollte die Uhr gemolken werden. Die grössten Spieler behielten die wachsende Wölbung im Auge, warteten den richtigen Zeitpunkt ab, sprangen hoch, pflückten die Kugel

vom Gehäuse, rannten bald in Reihen durch den Park, spielten sich die Wachskugel zu, wobei Hände und Füsse benutzt werden durften. Möglichst viele Berührungen möglichst vieler Spieler, das schien das Ziel der Massenertüchtigung zu sein, der Ball wurde kleiner und kleiner dabei, bis nur noch eine Murmel übrig blieb, die unter feierlichem Applaus ins Gehäuse zurückgelegt wurde, womit das Spiel zu Ende war. Die Regeln waren zwar genau festgelegt, für Kontinentaleuropäer indes auch nach längerem Studium kaum nachzuvollziehen. Aus dieser kultischen Handlung sind sämtliche Ballspiele abgeleitet worden.

Einmal jährlich wird der Zeitsport auch in unserer Halle durchgeführt. Sie wird in vier Sektoren eingeteilt. Asien, Afrika, Amerika, Australien. Die Europäer sind Veranstalter und Zuschauer und nennen dieses Spiel Völkerball. Es dürfen nur männliche Mitarbeiter des Bahnhofs daran teilnehmen, aus den Küchen tauchen sie auf, die Restaurationen bleiben geschlossen, die Spielerfrauen bieten am Spielfeldrand Spezialitäten aus den jeweiligen Kontinenten an. Verschiedene Gruppierungen verwenden die Aufwärmzeit für Kundgebungen aller Art, und schon hat sich herumgesprochen, dass zwischen elf und zwölf der interessanteste Teil des Völkerballs stattfindet: Düfte von Zitronengras und roten Gewürzen, bassstarke Musik, Sprechgesänge, Tanz in allen Ecken. Punkt zwölf mittags besteigt der kleine Kellner seine lange Leiter, schraubt die Gusskugel ab. Die Zeiger der Mutteruhr bleiben stehen, somit die Zeiger aller Uhren. Aus dem Kasten fallen Bälle und Bällchen, die schnell von den Spielern aufgegriffen und in vielerlei Weise ins Spiel gebracht werden. Die Dominanz der Afrikaner und Afroamerikaner beim Völkerball ist augenfällig, und die Jugendlichen, die sich an Feierabenden und an Wochenenden mit ihren billigen Bällen bei der Uhr versammeln, haben sich von der Artistik der Ballspieler längst anstecken lassen, kleiden sich in derselben Weise, hören dieselbe Musik, bewegen sich nach denselben Rhythmen. Für viele Asiaten, die in Ballungsräumen aufgewachsen sind, ist der Bahnhof der einzige Ort, an dem sie sich aufgehoben fühlen. Sie haben ihre eigene Ausprägung des Zeitsports gefunden, spielen in ihrem Sektor mit vielen kleinen Bällen, die sie sich flink zuschieben. Die Geschwindigkeit, mit der sie die andrängelnden Europäer an den Verkaufsständen bedienen, geht auf alle Abläufe über.

Kurz vor eins bauen alle Angestellten eine Menschenpyramide. Der kleine Kellner sammelt nun die übrig gebliebenen Bälle in einem Korb, klettert über Schenkel und Arme, wird hochgereicht, stellt sich auf die obersten Schultern und gießt die Bälle ins Gehäuse zurück. Die Sekundenkelle fliesst weiter, die Spiele sind beendet, die Pyramide löst sich auf, alle gehen wieder an die Arbeit.

Jederzeit, unscheinbar, stehen ältere Leute zwischen den Säulen, mit wachem Blick für Untiefen. Sie tragen gelbe Plaketten, auf denen «Bahnhofsmision» geschrieben steht. Die Mission setzt sich aus Freiwilligen zusammen. Man weiß, dass der Bahnhof dunkler Magnet ist, dass die Verzweifelten auf ihren Irrwegen irgendwann den Bahnhof aufzusuchen, hier landen, unter der Uhr, bevor sie stranden, was unsere Missionarinnen zu verhindern suchen, indem sie den Nullpunkt bewachen. Seit kurzem steht ein brusthoher gelber Abfallkübel mit Aschenbecher auf dem Punkt, und das allgemeine Rauchverbot ist unter der Uhr aufgehoben. Die schwindenden Seelen, weiß man, rauchen ihre letzte Zigarette, bevor sie verdunsten. Bei dieser Handlung können sie behutsam angesprochen werden, im Flüsterton. Sie haben schon lange

mit keinem Menschen mehr geredet oder nur mit sich selber. Die Missionarin bildet kleine Sinninseln, versucht, die Leute mit leisen Sätzen zu erreichen, ins Geflüster zu verstricken, mit ihrer Hand zu berühren, und lotst sie in beschütztere Zonen, wo sie von den Helfern empfangen werden. Die Missionarinnen werden von der Bahnhofshilfe unterhalten und gestützt, lösen sich in ihrer Mission auf, brauchen täglich warme Mahlzeiten und ständig Kaffee, den sie von den Helfern zugetragen erhalten, Freiwillige auch sie.

+∞+

ENDE

Danke, dass Sie sich Zeit zum Lesen genommen haben. Unser Dank gilt selbstverständlich auch den Autorinnen und Autoren, die sich in ihren Kurzgeschichten mit dem Thema «Zeit mit der Bahn» auseinander gesetzt haben.

Anne Cuneo

Anne Cuneo ist italienischer Herkunft und wurde 1936 in Paris geboren. Nach dem Tod ihres Vaters wuchs sie in verschiedenen Waisenhäusern von Religionsgemeinschaften auf, zuerst in Italien, dann in der Schweiz. Die Mittelschule und die Universitätsstudien absolvierte sie in Lausanne. Dann lehrte sie Literatur und machte ausgedehnte Reisen in Europa. Zuerst verfasste sie autobiografische Erzählungen, dann Dokumentarbücher und Theaterstücke. Ihren ersten Roman «Station Victoria» schrieb sie 1989.

Anne Cuneo lebt in Zürich.

Veröffentlichungen (Auswahl):

- *Le sourire de Lisa*: roman. Bernard Campiche, 2000
- *D'Or et d'Oublis*: une enquête de Marie Macchiavelli. Bernard Campiche, 1999
- *Vergessen ist Gold*: Der zweite Fall der Marie Macchiavelli. Limmat, 2001
- *Ame de bronze*: une enquête de Marie Macchiavelli. Bernard Campiche, 1998
- *Herz aus Eisen*: Der erste Fall der Marie Macchiavelli. Limmat, 2000
- *Le piano du pauvre*: la vie de Denise Letourneur musicienne. Bertil Galland, 1975 / Bernard Campiche, 2000

Anna Felder

1937 in Lugano geboren, besuchte sie dort das Gymnasium bis zur Matura, bevor sie sich an der philosophischen Fakultät der Universität Zürich einschrieb. Dort studierte sie romanische Sprachen. Nach einem Aufenthalt in Paris doktorierte sie, wieder in Zürich, mit einer Dissertation über Montale. Heute lebt und lehrt sie in Arau und ist eine inzwischen anerkannte Schriftstellerin. Ihren grössten Erfolg hatte Anna Felder mit «La disditta», einem Roman, der Italo Calvino begeisterte.

Die wichtigsten Werke:

- *La disditta*. Torino (Einaudi), 1974 (I Coralli; 293)
- *Itra Ed.*: Bellinzona (Ed. Casagrande). (La sfera)
- *Umzug durch die Katzentür*. Benziger, 1975
- *Nozze alte*. Roman. Locarno (Pedrazzini), 1981 (Il Pardo; 5)
- *Gli stretti coniunti*. Erzählungen. Locarno (Pedrazzini), 1982 (Il Pardo; 6)
- *Die nächsten Verwandten*. Rauhreif, 1993
- *Nati complici*. Bellinzona (Casagrande), 1999 (La Salamandra)
- *No grazie*: Geschichten. Limmat, 2001

Ulrich Knellwolf

1942 geboren, in Zürich und Olten aufgewachsen, studierte nach der Matur an der Kantonsschule Solothurn evangelische Theologie in Basel, Bonn und Zürich und war Pfarrer in Urnäsch AR, Zollikon und an der Kirche zu Predigern in Zürich. Seit 1996 teilzeitlich tätig bei der Stiftung Diakoniewerk Neumünster, Zollikerberg; daneben freischaffend.

Seine jüngsten literarischen Veröffentlichungen:

- *Doktor Luther trifft Miss Highsmith*, Geschichten. Nagel & Kimche, 1998 (Fischer Taschenbuch, 2000)
- *Auftrag in Tarto*, Roman. Nagel & Kimche, 1999 (Fischer Taschenbuch, 2002)
- *Den Vögeln zum Frass*, Roman. Nagel & Kimche, 2001

Milena Moser

1963 in Zürich geboren. Nach der Diplommittelschule absolvierte sie eine Buchhändlerlehre und schrieb danach für Schweizer Radios. Sie war Herausgeberin und Begründerin von «Sans Blague – Magazin für Schund und Sünde». Sie lebt in San Francisco.

Auswahl von literarischen Veröffentlichungen:

- *Das Schlampenbuch*. Krösus, 1992
- *Blondinenträume*. Rowohlt, 1994
- *Bananenfüsse*. Blessing, 2001

Peter Weber

1968 in Wattwil im Toggenburg SG geboren. Er besuchte das Gymnasium und machte die Matura nach Typus B. Weber lebt heute als Schriftsteller, Jazzer und Theatermacher in Zürich. Mit «Der Wettermacher», gelang dem damals 25-jährigen Peter Weber 1993 ein glänzendes Debüt.

Auswahl von literarischen Veröffentlichungen:

- *Der Wettermacher*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp, 1993
- *Silber und Salbader*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp, 1999
- *Bahnhofsprosa*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp, 2002

Etienne Barilier

1947 in Payerne geboren, schloss er in Lausanne seine klassischen Studien mit einer Dissertation über Camus mit dem Doktor der Literatur ab. Dann widmete er sich volllauf dem Schreiben und dem Übersetzen. Die Malerei, die Musik und die Literatur stehen im Zentrum seiner Arbeiten als Essayist und Romanschriftsteller. Seine Überlegungen zur Rolle des Intellektuellen in der französischen Schweiz sind voll Scharfsinn und Ironie. Er lebt zurzeit in Pully.

Veröffentlichungen:

- *Soyons médiocres – L'Age d'Homme*, 1989
- *Un rêve californien – Zoé*, 1995 (Roman)
- *Le train de la Chomo Lungma – Zoé*, 1999
- *L'énigme – Zoé*, 2001

Peter Bichsel

1935 geboren in Luzern, ist in Olten aufgewachsen. Nach der Ausbildung zum Primarlehrer arbeitete er bis 1968 in diesem Beruf. Von 1974 bis 1981 war Bichsel persönlicher Berater des damaligen Bundesrates Willy Ritschard. Zwischen 1972 und 1989 hielt er sich mehrere Male als «Writer in Residence» und Gastdozent an amerikanischen Universitäten auf. Er lebt in Bellach SO.

Auswahl von literarischen Veröffentlichungen:

- Eigentlich möchte Frau Blum den Milchmann kennenlernen. 21 Geschichten. Walter, 1964
- *Kindergeschichten*. Lucherhand, 1969
- *Der Busant*. Von Polizisten, Trinkern und der schönen Magelone. Lucherhand, 1985
- *Ein Tisch ist ein Tisch*. Suhrkamp, 1995
- *Eisenbahnfahren*. Insel-Bücherei, 2002