Zeitschrift: Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur
Herausgeber: Gesellschaft Schweizer Monatshefte
Band: 63 (1983)
Heft: 3

Artikel: Die Eisenbahn im Spiegel der Dichtung
Autor: Minaty, Wolfgang
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-164017

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: 15.12.2025

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

Wolfgang Minaty

Die Eisenbahn im Spiegel der Dichtung

Eisenbahn – was war das? Ein triviales Transportmittel oder ein technischer Muskel? Ein banales Maschinenwerk oder ein mythischer Vulkan? Die Technik ist *«ein Kniff, um die Welt so einzurichten, dass wir sie nicht erleben müssen»*, sagt Walter Faber in Max Frischs Roman *«Homo Faber»*. Hat uns die Eisenbahn etwas vorgemacht? Haben wir das nicht gewusst, oder haben wir das vergessen? Es ist lange her, dass die Eisenbahn unser Leben bestimmt hat. Heute ist nur noch eine Legende, bestenfalls, übriggeblieben, liebevoll bis närrisch gepflegt von den Fans, die sich verlässlich, wenn auch missverstanden der Verschrottung einer preisgegebenen Kultur widersetzen. In der DDR, so ist zu hören, wurden angesichts der schwierigen Energieversorgung bereits ausgemusterte Dampflokomotiven wieder in Dienst gestellt. Dabei hat man Eisenbahnklubs um Mithilfe gebeten. Man weiss nicht mehr viel von der altgewordenen Technik.

Die Eisenbahn hat unser Leben verändert. Nicht unser heutiges, jedenfalls nicht unmittelbar; wir leben mit der Eisenbahn, als hätte es sie schon immer gegeben. Wir kennen die angeschraubten Aufschriften am Abteilfenster, aber wir sehen sie nicht mehr. Als Kinder haben wir sie gelesen, immer wieder. *E pericoloso sporgersi.* Als Kind haben wir die Eisenbahn noch erlebt. Sie war neu, kraftvoll, abenteuerlich, furchterregend, lustvoll, undurchschaubar. Die Eisenbahn hat einmal unser Leben verändert. Sie ist nicht wie ein Schicksal auf uns gekommen, aber sie hat unser Schicksal mitbestimmt. Sie war Wirklichkeit, technische und ökonomische Nutzformel, sie war der Ernstfall. Revolutionen mag man als Lokomotiven der Geschichte bezeichnen. Aber die Lokomotive selbst hat auch die Geschichte revolutioniert. Nicht mit Absicht, eher aus Zufall, dann aber um so konsequenter und einschneidender. Handel und Industrie änderten sich grundlegend, Kontinente wurden erschlossen, Kommunikationsstrukturen umgekrempelt, Kriege geführt. Das Leben wurde kürzer.

In jüngster Zeit ist das Interesse für Industriekultur erwacht. Es erscheinen Bildbände und Monographien, Kunstausstellungen werden gemacht, Eisenbahnmuseen werden errichtet. Wenn ein Bahnhof abgerissen werden soll, melden sich Stimmen, die den Zeugen einer stillgelegten Zeit erhalten

wissen wollen. Die aufgeregt nostalgischen Aktivitäten sind Ausfluss von Spieltrieb, Wehmut und Verantwortungsbewusstsein. Dahinter wiederum ist der Wunsch nach Rückversicherung verborgen. In einer immer diffuser erscheinenden Welt möchte man sich dessen versichern, was nicht mehr entgleiten kann, weil es bereits geschehen ist, Geschichtsfaktum geworden ist. Man möchte, wie wenig das auch im einzelnen reflektiert sein mag, seiner eigenen Vergangenheit habhaft werden. Solange ein vordergründiger, nostalgisch verklärter Ding-Mystizismus vorherrschte, hat man sich um tiefer liegende Fragen ernsthaft nicht gekümmert.

Merkwürdig ist es aber schon, dass man ein wesentliches Kapitel der Kulturgeschichte vernachlässigt hat, die Frage nämlich nach der motivgeschichtlichen Bedeutung des Phänomens Eisenbahn in der Musik, in der bildenden Kunst und in der Literatur. Der Umstand, dass auch und gerade die deutsche Literaturwissenschaft sich dieses Themas so zaghaft angenommen hat (die bislang einzige grössere Monographie, die aber nur die Zeit bis zum Expressionismus abdeckt, ist erst 1982 erschienen), dieser Umstand ist um so merkwürdiger, als man sich kaum einen spannenderen Schnitt durch die Literaturgeschichte vorstellen kann als den des Verfolgs eines Motivs über 180 Jahre hinweg – mit einer erstaunlichen Fülle dichterischer Zeugnisse zu einem Thema, dem sich kaum ein bedeutender Schriftsteller versagt hat, einer Motivvorgabe, die sich in allen Gattungen wiederfindet, die unerschöpflich scheint – bis in unsere Zeit hinein.

Am 7. Dezember 1835 war der Stichtag. An diesem Tag fuhr erstmals, feierlich, eine Eisenbahn auf deutschem Boden, und zwar von Nürnberg nach Fürth. Ein Ereignis, auf das Freizeitdichter prompt reagierten. Aber die Eisenbahn war nicht vom Himmel gefallen. Projekte von «Eisenstrassen» wurden schon Jahre zuvor in der Öffentlichkeit diskutiert, wenn auch zumeist in Fachdebatten. Doch nicht nur dort: Goethe hat sich wiederholt zu diesem Thema geäussert. Und noch am 24. Februar 1832, also wenige Tage vor seinem Tod, hat er sich aus der herzoglichen Bibliothek in Weimar eine Fachschrift ausgeliehen, die über ein englisches Eisenbahnsystem räsonniert.

Auch andere Schriftsteller, wie Pückler-Muskau, Chamisso und Rückert, haben mit je unterschiedlichem Temperament auf dieses neuartige Phänomen reagiert, und dies Jahre bevor in Deutschland, in Österreich oder der Schweiz überhaupt eine Eisenbahn zu sehen gewesen wäre. Doch allen voran marschiert Achim von Arnim. Es ist schon eine kleine Sensation, wenn ein deutscher Dichter im Jahre 1803, also mehr als 30 Jahre vor der Nürnberger Ludwigsbahn, einen Vierzeiler über die Eisenbahn schreibt. Es ist das der Achim-von-Arnim-Forschung zwar bekannte, ihr aber nichtssagende, weil verschlüsselte Gedicht *«Eiserne Wege»*.

Jenem bahnet das Schwerdt den Weg und diesem der Spaten,
Wo die Wege noch schlecht, legen wir eiserne Spur,
Wo er vom Flusse gesperrt, da spannen wir eiserne Brücken,
Also ein eiserner Will, schaffet sich immer den Weg.

Die Forschung müsste freilich erst noch die Zusammenhänge stiften und Beweise liefern. Denn das Wort «Eisenbahn» kommt im Text nicht vor, was aber nicht weiter wundernehmen sollte, wenn man bedenkt, dass der Begriff im deutschen Sprachgebrauch wohl erst 1814 auftaucht und dann auch längst noch nicht seinen festen Platz gefunden hat. Aber es liegen gute Anhaltspunkte vor. Denn Arnim könnte als interessierter Physiker auf einer Rundreise durch England, die er 1803 unternommen hat, auch nach Wales gekommen sein. Bei den Darby-Eisenwerken im Coalbrookdale gab es eine «eiserne Brücke» (die erste Eisenbrücke der Welt, 1779 erbaut) – und just im Jahre 1803 experimentierte Richard Trevithick mit einer Lokomotive, die erstmals auf Schienen (auf «eiserner Spur») lief. Solange freilich Arnims Tagebuch (im Freien Deutschen Hochstift, Frankfurt a. M.) nicht entziffert und seine Briefe (in den Nationalen Forschungs- und Gedenkstätten der klassischen deutschen Literatur, Weimar) nicht vollständig publiziert sind, ist der letzte Nachweis noch überfällig.

Hatte Achim von Arnim ein völlig neuartiges motivgeschichtliches Kapitel aufgeschlagen, so war es dennoch erst Adalbert von Chamisso, der mit seinem Eisenbahngedicht *«Das Dampfross»* (1830) das Thema auf den Punkt gebracht hat, wenngleich allegorisch verbrämt. Auf einer imaginären Fahrt um den Globus lässt die Dampflokomotive, *«ein Muster der Schnelligkeit»*, *«hinter sich die laufende Zeit»*. Für den einfachen Schmied, der am Eingang des Gedichtes das Dampfross *«beschlägt»*, ist der Lenker der Eisenbahn offenbar der Zeit voraus und im Besitz der Zukunft und daher überlegen. Dies ist durchaus auch materialistisch gemeint. Denn wer den Griff auf der Zukunft hat, der ordnet auch seine Besitzverhältnisse neu. Deshalb stellt der Schmied die Frage nach den künftigen Börsenkursen. Das ist nicht aus der Luft gegriffen; denn den Bau der Eisenbahn besorgten private Gesellschaften. Dass Chamisso in der Schlussstrophe den Namen Rothschild erwähnt, ist mehr als eine Anspielung. Die Bankgeschäfte der Rothschilds hatten einen wesentlichen Anteil an der Finanzierung der ersten Eisenbahnen, besonders in Österreich und Frankreich.

Wenn Chamisso in einem Brief aus dem Jahr 1833 die Überzeugung äusserte, dass die Strecke Paris—Berlin vermittels der Eisenbahn in absehbarer Zeit zu einer Angelegenheit von zwei, drei Tagen werden könne, so erinnert dies an eine Eintragung Heinrich Heines aus seiner *«Lutetia»* (1843), wo es ihm angesichts der sich verzweigenden Eisenbahnlinien

erschien, *«als kämen die Berge und Wälder aller Länder auf Paris angerückt. Ich rieche schon den Duft der deutschen Linden; vor meiner Tür brandet die Nordsee»*. Doch früher schon als Heine sah Chamisso den Fortschritt kommen. Die Fortschrittsgläubigkeit bezieht sich dabei nicht nur auf die gesellschaftlichen Entwicklungen im Vormärz, sondern auch und gerade auf die anstehenden technischen Umwälzungen. Und da diese einer kommunikativen Revolution gleichkamen, konnten sie das restaurative politische System nicht unbeeinflusst lassen. Chamisso hat die Eisenbahn im Sinn, wenn er seinem Bruder Hippolyte 1837 schreibt, dass *«der Geist der Zeit, der Geist der Geschichte davonschnauft und alles in Bewegung kommt»*.

Damit alles noch ein bisschen rascher ging, hielt er es für die *«moralische Pflicht eines jeden Begüterten, einen Teil seines Vermögens zur Förderung von Eisenbahnunternehmungen zu verwenden, um, so viel an ihm sei, zur Herbeiführung der neuen Zustände beizutragen»*, schrieb sein Freund Julius Eduard Hitzig bei der Herausgabe von Chamissos Werken. Und Chamisso tat dergleichen. 1837 legte er nicht weniger als 10 000 Taler hin, um Aktien der Halle-Rhein-Weser-Eisenbahngesellschaft zu erwerben. Und wer bereitwillig zahlt, der fährt auch gern. Kaum war das erste Teilstück der Leipzig-Dresdener Eisenbahn 1837 fertiggestellt, liess er sich die Gelegenheit zu einer Probefahrt nicht entgehen: *«Im Herbst war ich, votum solvens in Leipzig, die Eisen Bahn mit vorgespanntem Zeitgeist zu befahren. Ich hätte nicht ruhig sterben können, hätte ich nicht vom Hochsitze dieses Triumpfwagens in die sich entrollende Zukunft hinein geschaut.»*

Dieselbe Eisenbahn hatte 1837 Karl Isidor Beck vor Augen. Der heute völlig vergessene Beck, von dessen Werk nur sein Gedicht *«An der schönen blauen Donau»* in der Vertonung von Johann Strauss (Sohn) die Zeiten überdauert hat, studierte damals in Leipzig und konnte an der dortigen Börse mitverfolgen, was es bedeutete, Eisenbahnaktien zu besitzen. In seinem Gedicht *«Die Eisenbahn»* spielt er darauf an:

[. . .]
Wie sie rechnen, wie sie sinnen:
Unsre Gelder – in Papieren –
Freunde, werden wir gewinnen?
Freunde, werden wir verlieren?
[. . .]

Was sich den *«Filistern»* jedoch nur als Krämerseelenspiel *«im tollen Fieber»* darstellt, ist für Beck etwas entscheidend anderes. *«Mir sind die Papiere Noten, / Ausgestellt auf Deutschlands Einheit.»* Beck interessiert

nicht so sehr die Frage, ob oder inwieweit Eisenbahn und Dampf etwas für die Poesie hergeben, für ihn steht die Eisenbahn im Dienste zweier politischer Forderungen: «*Deutschlands Einheit*» und Deutschlands Freiheit. Verse, wie «*Stemmen Steine sich entgegen, / Reibt er sie zu Sand zusammen*», in denen das Bild des schweren Eisenbahnzuges mit dem des progressiven Liberalen kontaminiert ist, mochten so recht nach dem Geschmack von Engels, Freiligrath, Gutzkow und Herwegh sein, die Becks Talent in seiner Anfangsphase gewürdigt haben. Wichtig bleibt, dass Becks Gedicht zu den ganz frühen literarischen Texten gehört, in denen die politische Bedeutung der Eisenbahn erkannt und ausgesprochen ist.

Weitaus skeptischer beurteilte Nikolaus Lenau die Einrichtung der Eisenbahn. Angeregt durch die Eröffnung der Wiener Nordbahn, stellt er in seinem Gedicht «*An den Frühling 1838*» die Frage, ob die Menschheit mit dem Bau der Eisenbahnen den richtigen Weg beschritten habe, den Weg, der «*einst zum Heile geht*».

Lieber Frühling, sage mir,
Denn du bist Prophet,
Ob man auf dem Wege hier
Einst zum Heile geht?

Mitten durch den grünen Hain,
Ungestümer Hast,
Frisst die Eisenbahn herein,
Dir ein schlimmer Gast.

Bäume fallen links und rechts,
Wo sie vorwärts bricht,
Deines blühenden Geschlechts
Schont die rauhe nicht.
[. . .]

Bei allem Bedauern darüber, dass Bäume zum Zwecke der Streckenführung fallen, hat Lenau die Eisenbahn als gegebenes Faktum wohl akzeptiert. Es dreht sich allerdings um die Frage: Wenn schon Eisenbahn, dann zu welchem bzw. zu wessen Nutzen. Dabei interessiert nicht der rein verkehrstechnische Nutzen, sondern Lenau fragt: Erfährt der Mensch mit der Eisenbahn die Freiheit, oder dient sie nur der Profitgier? Im Gegensatz zu Chamisso sah Lenau die Gefahr, dass die Eisenbahn zu Spekulationszwecken missbraucht werden könnte, dass hinter allem Eifer nur «*Gold und Sinnengier*» steckten. Andererseits verband sich mit der Eisenbahn aber auch die Möglichkeit, den Freiheitsbedürfnissen des Menschen gerecht

zu werden, so dass doch noch *«ein schöner Freudenkranz»* zu flechten wäre. Allein, diese Aussicht erweist Lenau als einen zunächst noch vorsichtigen Befürworter der Eisenbahn, gewiss nicht als einen radikalen Gegner.

Schliesslich benutzte er selbst zunehmend die Eisenbahn. Als er einmal im Sommer 1841 von Schwaben nach Österreich fuhr, schrieb er aus München an seine Freundin Emilie von Reinbeck: *«Abends um halb zehn Uhr bin ich auf der Eisenbahn hier angekommen. Die Fahrt von Augsburg nach München war köstlich. Ich sass ganz allein mit meinem Gott und meiner Zigarre und vielen lieben Erinnerungen an euch, meine herzgediegenen Freunde, in einer äusserst komfortablen Wagenabteilung. Die Dampfmaschine arbeitete auf das beste, und die Sonne ging unter auf das schönste.»* Den Vorzug vom schnelleren Austausch der Meinungen und der Waren vermittels der Eisenbahn musste Lenau bald begriffen haben. Er lernte sogar – und das ist einigermassen überraschend – Friedrich List, den Begründer der deutschen Eisenbahn-Theorie, persönlich kennen, und zwar in Bad Ischl 1843. Lenau schrieb aus Wien an den *«herzlich verehrten Freund»* und bezeichnete dessen Idee von einer Nationalökonomie als *«eine der wichtigsten des gesamten deutschen Volkes»*.

Auch Justinus Kerner hat List persönlich gekannt. Kerners Sohn Theobald nannte List sogar *«einen alten Freund und Gesinnungsgenossen»* seines Vaters. Ungeachtet dessen machte Kerner sich seine eigenen Gedanken über die Eisenbahn. Als behäbiger und zur Korpulenz neigender Herr hätte er bei Reisen den Segen der Eisenbahn eigentlich schätzen müssen. Er tat dies nicht. Im Gegenteil, er machte aus seiner Abneigung gegenüber der Eisenbahn keinen Hehl. Nicht etwa weil sie ein Teufelswerk sei. Als *«Geisterseher»*, der sich professionell mit Somnambulen und Besessenen beschäftigte, mit Tischerücken und anderen magisch-magnetischen Erscheinungen, und dessen Bücher heute in jeder gutgeführten parapsychologischen Bibliothek zu finden sind, wusste Kerner sehr wohl zu unterscheiden zwischen okkulten Phänomenen und einem so realistischen Apparat wie einem *«Dampfwagen»*.

Seine Antipathie gegenüber der Eisenbahn hatte andere Wurzeln. Als eine der Hauptfiguren der Schwäbischen Dichterschule hing er einer romantischen Literaturauffassung an, die je länger desto eher überlebt war. Wer so sehr wie Kerner um das Prinzip Poesie besorgt war, der musste sich füglich alle Widersacher und Störenfriede vom Leib halten. Ein derartiger Störenfried war z. B. die Eisenbahn. Keiner verspüre mehr, so klagte er in seinem Gedicht *«Im Eisenbahnhofe»* (1852), die rechte Lust oder erkenne die Notwendigkeit, das Pferd, die Kutsche oder die Wanderschuhe zu benutzen. Kaufleute, Handwerksburschen und Ausflügler, sie

alle würden auf die Eisenbahn umsteigen. Das Bedürfnis nach Musse und Romantik sei gewichen. Obwohl er sich dem apokalyptischen «*Ungeheuer*» der Eisenbahn in späteren Jahren dann doch selbst anvertraut hat, liess er keine Gelegenheit aus, darüber zu spötteln. So wurde er eines Tages vom kronprinzlichen Paar besucht: «*Ich raffte mich auf und machte nothgedrungen den Kreuzzug mit auf die Burg; halbwegs von dem Minister Knapp wie von einer Eisenbahnlocomotive hinaufgeschleppt.*» (Knapp war württembergischer Eisenbahnminister.)

Die Eisenbahn war ein epochales Ereignis. Sie war Realität, und sie schuf Realität. Die deutsche Literatur hat sich darauf eingelassen, zögernd oder zupackend, begeistert oder abwehrend. Die alte und die neue Zeit stiessen aufeinander; man half sich mit allegorischen Bildern, gelegentlich wurden auch Zustandsbeschreibungen geliefert. Wie die angeführten Briefstellen belegen, war das Neue noch so neu, dass die Erfahrungen auch in die private Korrespondenz einflossen. Die Eisenbahn hatte nicht den Untergang der Poesie herbeigeführt, sie blieb eher ein Randproblem. Der Vorbehalt ist erst im Naturalismus und Expressionismus fallengelassen worden. Lediglich Symbolismus und Neuromantik haben mit ihrer Tendenz zur Zivilisationsfeindlichkeit noch einmal für ein «retardierendes Moment» gesorgt.

Exemplarisch für die naturalistische Weltaneignung ist Gerhart Hauptmanns «*Bahnwärter Thiel*» (1887). Der kleine Bahnbedienstete Thiel, dumpf wie Büchners Woyzeck, auf den sich Hauptmann ausdrücklich berufen hat, ist eingefangen in einer «*ungeheuren eisernen Netzmasche*». In sein Leben wie in die unschuldige Natur des Waldes, in dem das Wärterhäuschen liegt, bricht alltäglich «*ein Keuchen und Brausen*», das «*stossweise fernher durch die Luft*» schwillt: der Schnellzug aus Breslau. Der Zug, der metaphorisch als Zug der Zeit unbarmherzig und dramatisch sein Opfer fordert, ist feindliches Element. Ebenso wie in Theodor Fontanes Ballade «*Die Brück' am Tay*» (1880), wo er aber noch ganz in einen mythologischen Rahmen eingebunden ist. Die Katastrophe, die sich am 28. Dezember 1879 tatsächlich in Schottland ereignet hat, wird von Fontane, den man als Zivilisationsfeind und Eisenbahnkritiker gründlich missverstehen würde, als Hexensabbat beschrieben. Die Natur, verschwörerisch hinterhältig Rache suchend, zeigt dem Menschen seine Grenzen auf, verhöhnt seine Fortschrittsgläubigkeit.

Impressionistisch diffus, in simultan geschalteten Momentaufnahmen aufgelöst, rast dagegen der «*Blitzzug*» (1901) von Detlev von Liliencron seinem Untergang entgegen. Allenfalls die dämmrige Umgebung, «*dämonisch gewachsen*», deutet noch auf etwas unerklärlich Menschenfeindliches hin.

Quer durch Europa von Westen nach Osten
Rüttert und rattert die Bahnmelodie.
Gilt es die Seligkeit schneller zu kosten?
Kommt er zu spät an im Himmelslogis?

FortfortfortFortfortfort drehn sich die Räder
Rasend dahin auf dem Schienengeäder,
Rauch ist der Bestie verschwindender Schweif,
Schaffnerpfiff, Lokomotivengepfeif.

Länder verfliegen und Städte versinken,
Stunden und Tage verflattern im Flug,
Täler und Berge, vorbei, wenn sie winken,
Traumbilder, Sehnsucht und Sinnenbetrug.
[. . .]

Liliencrons Lyrismus, zusammengesetzt aus punktuellen Beschreibungselementen, fortgerissen von einem klangmalerisch sich beschleunigenden Rhythmus, zeigt dennoch die Tendenz einer nüchterneren Wahrnehmungsweise, nicht mehr mythisch überhöht, wie bei Fontane, oder psychisch spezifiziert, wie bei Hauptmann.

Es ist gewiss kein Zufall, dass sich um die Jahrhundertwende die Katastrophenmeldungen häufen. Ohne Wilhelm Schäfer, Jakob Wassermann oder Thomas Mann, die zwischen 1905 und 1908 von Eisenbahnunglücken erzählen, der dekadenten Zeitströmung zurechnen zu wollen, wie sie sich im Jugendstil oder im Symbolismus ausgelebt hat, so bleibt doch festzuhalten, dass sich gesellschaftliche und psychogene Veränderungen eingestellt haben, die ihren Niederschlag in der schriftstellerischen Produktion fanden. Das Schienennetz um 1900 war so verzweigt und so komplett, dass es fortan konstant blieb – bis heute. Die Eisenbahn war vom Ernstfall zum Normalfall abgesunken. Zudem traten das Automobil und der Flugapparat auf den Plan.

Die ehemals neue Erfahrung vom Leben der Mechanik schlug um in das Gefühl vom mechanisierten Leben. Die nachgerade beängstigende Zuverlässigkeit der Bahn ist einer zuverlässigen Angst vor Katastrophen gewichen. Mehr noch: die Schilderungen von Eisenbahnunfällen sind Ausdruck des Eingeständnisses, dass sich die Hoffnung auf einen Zugewinn an Solidarität und Soziabilität nicht erfüllt hat. Zwar wird viel gereist. Aber die Unterscheidung in eine erste, zweite, dritte und vierte Klasse deutet an, dass an der allgemeinen Prosperität im deutschen Kaiserreich die Bevölkerungsschichten nur sehr differenziert teilhatten. Die aufkommenden Luxuszüge, wie der Orient-Express, verschärften noch diesen Klassen-

unterschied. Die Welt der Privilegierten blieb unter sich. So jedenfalls empfindet es Antonio Varga in Wassermanns Erzählung *«Der Stationschef»* (1907), der, voller *«Erbitterung über diese glänzende und satte Welt, die so unhemmbar an ihm vorüberrollte»*, auf *«Rache»* sinnt; halb getrieben, halb planend, verursacht er ein schreckliches Unglück.

Die Expressionisten weiteten die Katastrophenstimmung ins Eschatologische aus. Sie sahen Nachtwandler aktiv werden, Himmelszeichen wurden wieder beachtet, Landschaften verdunkelten sich, das Firmament zeigte Risse. *«Die Eisenbahnen fallen von den Brücken»*, heisst es bei Jakob van Hoddis (1911), der sein Gedicht unverhüllt *«Weltende»* nennt. Aber so ambivalent die expressionistischen Dichter dem Phänomen der Grossstadt gegenüberstanden, die sie gleichermassen rühmten wie verfluchten, so unentschieden war ihre Haltung gegenüber dem Gegenstand Eisenbahn.

Die von ihnen bevorzugte Tiermetaphorik, an sich nicht neu (vgl. das Bild vom Dampfross für die Lokomotive schon bei Chamisso), erfuhr doch eine charakteristische Umwertung. Ist der Schnellzug bei Paul Boldt ein *«in panischem Schrecke»* aufgestörtes Freiwild, so sind bei Johannes R. Becher die Lokomotiven umgekehrt ein omnipotentes Sexualsymbol: *«Sturmböcke»* mit *«spitzigen Brüsten»*. Der aktionistische Bewegungsimpuls, wesentlicher Bestandteil des expressionistischen Lebensgefühls, ging von der Eisenbahn wie von kaum einem anderen Gegenstand aus, gleichgültig wie schreckhaft oder lustvoll diese Dynamik erlebt wurde. So verspricht eine Fahrt mit dem nächtlichen Schnellzug für Ernst Stadler ein *«Zeugungsfest»* zu werden, das rauschhaft Welt aneignet – bis hin *«zum Untergang»*.

Die lyrische Avantgarde des expressionistischen Jahrzehnts, ihr Selbstverständnis ohnehin mehr vor sich hertragend als seiner teilhaftig, verlor dieses in dem Augenblick, als der Massenzug durch die Schützengräben des Ersten Weltkriegs begann. Die Eisenbahn wurde wieder zu dem, was sie ehedem war: Transportmittel. Und das waren während der vier Jahre Krieg Truppentransporte und die *«dunklen Särge»* der Schwerverwundetenzüge, wie sie Ernst Barlach und Robert Musil beschrieben haben.

Am dunklen Abend ging ich von Primer Burg auf dem Philippsweg heim, als das schwere Dröhnen eines finstern Zuges, der mich überholte, meine verdrossne Abendeile aufhielt. Ich sah bald: Wie dunkle Särge, aber bekränzte, liefen die schwarzen Gehäuse auf Rädern, in so langer Folge, dass Platz genug schien, ganz Güstrows Einwohner einzusargen und ins Grab zu schicken. Ein Militärzug, aber kein belebter, wie es schien, und was sollten die Leute auch Besseres tun als schlafen, und offenbar lagen sie nicht in Grabesdunkel, sondern in einem Glimmerschein von Laternenlicht, wenigstens florte durch die wenigen halboffenen Schiebetüren so etwas wie trübhelle Schnarchatmosphäre heraus in die Nacht, aber die meisten Wagen glichen schwarzen Schicksalsfuhren, ein verborgener Abfuhrkondukt massenhaft eingepökelter Pest-

leichen spukte vorüber, schlecht u. unordentlich mit Buschgrün mehr verhöhnt als geschmückt. Aber es sollte sich doch ein andrer Inhalt beweisen, denn nun wühlte beim Anhalten die ganze Wucht der vielen tausend Zentner als Stimme durch den Schlund der Lokomotive und entströmte einfahrtfordernd ein Donnerwetter über die Köpfe der Herren im Güstrower Bahnhof.

Aus: *Güstrower Tagebuch* (2. Oktober 1915) von Ernst Barlach.

Nach den durch das moralische, politische und ökonomische Chaos bewirkten dadaistischen Verhunzungen und Verhöhnungen trat in den zwanziger Jahren eine merkliche Beruhigung und Neubesinnung ein. Die Zeit der solipsistischen und bramarbasierenden Elaborate war vorbei. Die Literaten wandten sich wieder dem nüchternen Entdecken und Beschreiben der gleichwohl keineswegs an Brisanz eingebüssten Wirklichkeit zu. Man reiste wieder, um zuzuschauen. Mit dem Blick ins Leben, amüsiert, sentimental und kritisch zugleich, war Zeugnis abzulegen. Kurt Tucholsky genügt ein Blick aus dem haltenden Zug auf eine *«kleine Station»* (1926), um ein Garantieversprechen abzugeben, wie eine deutsche Ortschaft funktioniert. Walter Benjamin wirft einen Blick ins Abteil (1930), um uns über deutsches Leseverhalten zu belehren. Und Joseph Roth liefert sauertöpfisch einen Zustandsbericht über deutsche Befindlichkeit, Gemüt, Denkvermögen und Stumpfsinn betreffend, wenn er über die zweifelhafte *«‚Romantik' des Reisens»* (1926) nachdenkt. Während Alfred Polgar eine Nacht im Schlafwagen verbringt, Marieluise Fleisser nach Andorra und Egon Erwin Kisch und Oskar Maria Graf in die Sowjetunion fahren, plündert auch Erich Kästner die Romantik des Reisens in seinem *«Eisenbahngleichnis»* (1932): *«Wir sitzen alle im gleichen Zug / und viele im falschen Coupé.»*

Von 1933 an versuchten viele unter Lebensgefahr von diesem Zuge abzuspringen oder, wenn dies schon nicht möglich war oder möglich schien, zu überwintern. Felix Hartlaub hat sicher einen der aberwitzigsten Posten, den Schriftsteller einnehmen können, innegehabt. Er war zwischen 1942 und 1945 historischer Sachbearbeiter beim Kriegstagebuch im Führerhauptquartier und zeitweilig im *«Sonderzug des Führers»*. Auch für ihn hiess die Frage: entweder *«den richtigen Moment abpassen und die Zähne zusammenbeissen und raus aus dem fahrenden Zug»* oder aber drin sitzen bleiben und weiterhin registrieren, dokumentieren und Buch führen über die Verschüttungen und Unsäglichkeiten, um schliesslich *«mit dem ganzen Zug in den Abgrund (zu sausen), mit blauem Samt und allem»*. Hartlaub sprang nicht ab. Im April 1945 ist er in Berlin umgekommen.

Und wieder war ein Volk auf Reisen – 1945, 1946, 1947. Es *«bevölkert die Bahnhöfe und Züge. Es führt ein Leben am Schienenstrang. In tausend Gesprächen versucht es seine Existenzberechtigung zu beweisen»*. Schrieb

Hans Werner Richter 1946. Es waren versprengte, zerlumpte, geisterhafte Existenzen, Flüchtlinge, Heimatlose, Davongekommene und Schieber. Nur noch ein Wunsch: «*Wir wollen nach Hause*» (Wolfgang Borchert). Was in der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg schon vorgezeichnet war, nämlich dass die Eisenbahn als literaturspezifischer Gegenstand zwar noch Beachtung gefunden, aber als literaturfähige Metapher weitgehend ausgedient hatte, schien sich nach der sogenannten Stunde Null zu wiederholen. Die Beseitigung der Trümmerlandschaften, der Aufbau neuer familiärer, ökonomischer und politischer Ordnungen, der Aufschwung im Individualverkehr machten die Eisenbahn – literarisch gesehen – uninteressant.

So schien es. Doch das Motiv der Eisenbahn hielt sich hartnäckig in der deutschsprachigen Literatur. Friedrich Dürrenmatt machte mit seiner phantastischen Erzählung «*Der Tunnel*» (1951) die Eisenbahn literarisch wieder gebrauchsfähig. Skurril wäre zu wenig, utopisch zu viel, es ist eben phantastisch, was Dürrenmatt und nach ihm Albert Vigoleis Thelen in «*Der Schwarze Herr Bahssetup*» (1956), Karl August Horst in «*Stummes Glockenspiel*» (1963), Thomas Valentin in «*Auf der Strecke*» (1964), Marie Luise Kaschnitz in «*Schlafwagen*» (1970) oder Franz Hohler in «*Der Abstecher*» (1977) erzählerisch gestalteten.

Schlafwagen

Der Schlafwagenschläfer schläft, solange der Zug fährt, wacht auf, wenn er stillsteht, also jeweils für einige Minuten auf den Stationen. Bei einem längeren Halt, und gar noch auf freier Strecke, ist gleich der Teufel los, was soll das, wo sind wir, da wird nach dem Schaffner geklingelt, Durst hat man ohnehin. Die Klingel klingelt aber nicht, und der Schaffner geht keineswegs den Korridor auf und ab, um seine internationalen Schäfchen zu beruhigen, das war einmal, ist nicht mehr, dem guten Hirten ist alles egal. So dass man nicht aufhört, sich Sorgen zu machen, wie soll das weitergehen mit solchen Verspätungen, heissgelaufenen und abgehängten Wagen jeden Augenblick und jetzt vielleicht der Schlafwagen abgehängt und stehengelassen, wo, in einem Sumpfwald natürlich, auf ungeschottertem Bahnkörper; da wird er wegsacken mit der Zeit. Da werden wir wegsacken, ich und meine skandinavischen Nachbarn, und auf dem Bahnhof einer fremden Hauptstadt laufen unsere Angehörigen den Zug entlang. Der Schlafwagen, was für ein Schlafwagen, wir führen keinen, seit wann nicht mehr, seit Jahrzehnten nicht mehr.

Häufig haben diese Geschichten eine völlig realistische Ausgangsposition, die erst nachfolgend ins Phantastische umschlägt. Aber Unruhe und Spannung stellen sich schon frühzeitig durch den simplen Umstand ein, dass ein fahrender Zug (möglichst noch bei Nacht oder in einem Tunnel) einem schienenhaften Zwang unterliegt. Er ist wie eine technische Insel, die nicht verlassen werden kann. Man ist dem Schicksal ausgesetzt. Zwar gibt es das Wissen von der Ordnung und Präzision des Zugverkehrs (versinnbildlicht durch die beharrliche Parallelität der Schienen, das gleichför-

mige Leuchten der Signale, verkörpert durch die Amtsautorität des Zugführers), aber es bleibt dabei: die Verbindung zur vertrauten Aussenwelt ist vorübergehend unterbrochen, die dort wirkenden Massstäbe ausser Kraft gesetzt bzw. nur scheinbar für den Binnenraum Zug gültig.

Das letzte Mittel, einer Gefahr zu entgehen, ist bekanntlich die Notbremse. Doch ihr Wert ist durchaus zwiespältig. Einerseits flösst sie Vertrauen ein, indem sie suggeriert, jederzeit den verlorengegangenen Kontakt zur Aussenwelt wiederherzustellen, andererseits verursacht gerade die Notbremse Unsicherheit, ja Angst, weil sie durch ihre blosse Existenz auf mögliche Gefahren erst hinweist. Sie wirkt als Metapher für die Illusion, der Zug könne nur die vor ihm liegenden Schienen befahren, vergleichbar dem Leben des Menschen, das nur in einer festen, vorgegebenen Bahn verlaufen könne. Was es nicht tut und im Falle des Studenten, der in Dürrenmatts «*Tunnel*» mit einem Zug ins Erdinnere stürzt, erst recht nicht tut.

Auch in hochindustrialisierten Gemeinwesen hat sich die Eisenbahn als fester, wenn auch irgendwie fossilhafter Bestandteil dieses Gemeinwesens halten können. So dass neben der Möglichkeit, die Eisenbahn als Vorwand oder gar Vorwurf phantastischen Erzählens zu nutzen, auch das rein dokumentarische Bedürfnis wieder erwachte, wobei dieses den Schriftstellern regelrecht anempfohlen wurde. Hatte doch Hans Magnus Enzensberger 1968 in der berühmten Nr. 15 vom «*Kursbuch*», nachdem er den Tod der Literatur verkündet hatte, einen neuen Fahrplan herausgegeben. Danach sei das literarische Kunstwerk obsolet geworden und fortan Nutzbringenderes wie Reportagen, Kolumnen und Berichte wünschenswert.

Walter Höllerers Langgedicht «*Ffm. Hbf.*» (1969) ist zwar alles andere als ein kunstloses oder gar antiliterarisches Gebilde, zeigt aber doch, dass bei der Suche nach einem Ort, wo gesellschaftliche Zustände und Veränderungen dokumentarisch aufzuzeigen wären, sich die Eisenbahn und besonders der Bahnhof als ein solcher Fixpunkt anbieten und eignen. Einen deutlichen Grad schmuckloser präsentiert sich Horst Bieneks «*Kursbuch*»-Auszug aus seinen «*Vorgefundenen Gedichten*» (1969), der, wie bei einem objet trouvé, erst von dem, der es will, zum Kunstwerk erklärt werden muss, ansonsten aber einem dokumentarischen Anliegen entspringt und durch den Zusatz «*Kein speisewagen / für gastarbeiter*» noch einen zeitkritischen Widerhaken aufweist.

Kursbuch

	München Hbf 11.37
12.12	*Augsburg Hbf 12.14*
13.03	*Ulm Hbf 13.05*
14.07	*Stuttgart Hbf 14.07*

14.34 Bietigheim (Württ.) 14.35
15.30 Heidelberg Hbf 15.32
15.43 Mannheim Hbf 15.45
15.51 Ludwigshafen (Rh.) Hbf 15.58
16.17 Neustadt (Wstr.) Hbf 16.19
16.43 Kaiserslautern Hbf 16.45
17.05 Homburg (Saar) Hbf 17.06
17.26 Saarbrücken Hbf

Gegenzug
nach
Athen/Griechenland

Kein speisewagen
für gastarbeiter

Der Wunsch zu objektivieren drückt sich auch bei Jürgen Becker aus, der, darauf aus, die «*Umgebungen*» (1970) zu erkunden, das Land vermisst, indem er Zustände und Ereignisse, hier aus dem Bereich des Bahnhofs, aufzählt: «*Zähle die Menschen, die Schicksale, die Abschiede, die Wiedersehensfreuden, die Erlebnisse, die Unglücke, die Verspätungen, die Entscheidungen, die Trennungen, die Wartezeiten, die Unruhen, die Genüsse.*» Das Verfahren, Gefühle und Erinnerungen durch blosse Addition zu objektivieren, musste scheitern und wurde auch bald aufgegeben. Das Ungenügen war zu offensichtlich. Auch auf einem thematisch ganz anderen Feld, dem der Erinnerungen an die Schrecknisse der NS-Zeit, die auch nicht zu quantifizieren waren. Sie wurden entweder, wie im «*Gesang von der Rampe*» aus Peter Weissens Auschwitz-Drama «*Die Ermittlung*» (1965), dokumentarisch aufgearbeitet, oder, wie in Rose Ausländers Gedicht «*Die Fremden*» (1965), introspektiv verschmolzen, oder, wie in Günter Kunerts Prosastück «*Zentralbahnhof*» (1972), parabolisch fiktionalisiert.

Der Wunsch, wenn schon keine konstanten Wahrheiten zu finden waren, auch nicht durch Befragung der Geschichte, der Wunsch, Verlässliches zu erfahren über seine Umgebung wie über sich selbst, wies die Autoren auf den Binnenraum der Sensibilität. Dort konnte man, das eigene Ich als Gegenüber und auf grössere Gewissheiten hoffend, Selbstforschung betreiben, ohne sich als Individuum aus dem gesamtgesellschaftlichen Zusammenhang auszuklinken. Nicolas Born beschrieb 1976 in einem Gedicht den «*Bahnhof Lüneburg*», und zwar Schritt für Schritt, im wahrsten Sinne des Wortes. Teilstück für Teilstück belichtend, ist mit jedem weiteren Moment der Beschreibende als Beschriebener mit im Bild. Und ausser ihm selbst ein Stück deutscher Alltagswirklichkeit.

Bahnhof Lüneburg, 30. April 1976

Es ist 5 Uhr 45, unausgeschlafene Autolandschaft,
als habe damit alles endgültig seinen Platz.
(Nichts mehr anrühren, nichts bewegen!)
Ohnmächtig schluckende Frühaufsteher, Rauch
auf nüchternen Magen, Aktentaschen, aufmuckende
Blicke zwischen den flappenden Pendeltüren.
Frau zieht das Rollo des Zeitungsstandes hoch. Birken.
Violetter Schaum.
Es ist noch nicht hell, ein bläulicher Abglanz
des Himmels hängt zwischen den Bäumen.
Postkarren rattern über den Bahnsteig.
Etwas später macht die Gaststätte auf. Wer eintritt bin ich.

Ein Zug ist eingefahren; wenn er steht, hört man ihn
knistern und stöhnen. Das Material erschöpft
und müde.
Vor nicht langer Zeit lag hier Schnee.
Schlafende Parkuhren.
Schlafende Oberleitung.
Diesige Helligkeit schwebt ein, ohne jede Härte wie
– ich muss mich zusammennehmen – die weiche Hand mit der
Äthermaske.
Welch ein Morgen und welch ein Auge darin.
Wie verlassen und müde ich bin.
Wie krank und verwohnt ein Schnellzug vorbeiweht.

Der Kellner nimmt mir die Tasse weg die noch nicht
leer ist. Eine Frau raucht mit gespreizten Fingern.
Dass sie so früh daran denkt die Finger zu spreizen.
Leere Streichholzschachtel auf dem Tisch, Zellophan
und Silberpapier. Das Wasser rauscht im Spülbecken.
Kleine zähe Frau, deren Gesicht neben der Kaffeemaschine
erscheint, wie die Rückblende in einem Zufallsfilm
den noch keiner gesehen hat.

Die Eisenbahn als einen Ort der Wirklichkeitserfahrung ins Spiel zu bringen ist eine Sache. Eine andere Sache ist es, mit Hilfe der Eisenbahn spielerisch andere Wirklichkeiten zu erproben. So kommt der Herr Muck-Bruggenau in Reinhard Lettaus Erzählung *«Ein neues Kursbuch»* (1958) rasch dahinter, dass ein normales Kursbuch *«eines höheren, in ihm selbst liegenden Inkommensurablen ganz ermangelt»*, weshalb er kurzerhand ein

neues herstellt. Das stellt den ganzen Bahnbetrieb, den ganzen wirklichen Bahnbetrieb, auf eine völlig neue, nämlich imaginäre Grundlage. Folge ist, dass die Eisenbahndirektion im herkömmlichen Fahrplan Züge in Aussicht stellt, die nur noch auf dem Papier verkehren, während umgekehrt die fiktiven Züge nach dem Muck-Bruggenauschen Kursbuch merkwürdig reale und von den Reisenden lebhaft begrüsste Verbindungen herstellen. Geschichten dieser Art (man denke auch an Kurt Kusenberg, Peter Bichsel und Gert Jonke) bedienen sich der Eisenbahn als eines Topos für Funktionalität, die, an einem einzelnen, aber entscheidenden Punkt ausser Kraft gesetzt, eine neue, ungewohnte Dimension gewinnt. Hier wird eine komplexe Struktur, die für vielerlei herhalten kann, aufgebrochen, verändert und einem neuen, uneingeübten Funktionszusammenhang zugeführt. Die Eisenbahn, so verstanden, wird von einem Ort des Zuverlässigen und Zweckhaften zu einem Hort des Ausserplanmässigen, Abgründigen, ja nachgerade des Utopischen. Offenbar eignet sich die Eisenbahn, vielleicht mehr als alle anderen technischen Einrichtungen, zur gleichnishaften Darstellung des auf ordentlichen Gleisen unordentlich verlaufenden Lebens.