

<b>Zeitschrift:</b>	Blätter der Thomas Mann Gesellschaft Zürich
<b>Herausgeber:</b>	Thomas Mann Gesellschaft Zürich
<b>Band:</b>	39 (2020-2021)
<b>Artikel:</b>	Im Abteil mit Thomas Mann : das Motiv der Eisenbahn in Der Kleiderschrank, Das Eisenbahnunglück und Bekenntnisse des Hochstaplers Felix Krull
<b>Autor:</b>	Hurta, Jan
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-1052887">https://doi.org/10.5169/seals-1052887</a>

### **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:** 10.01.2026

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

# Im Abteil mit Thomas Mann –

Das Motiv der Eisenbahn in *Der Kleiderschrank*, *Das Eisenbahnunglück*  
und *Bekenntnisse des Hochstaplers Felix Krull*

Jan Hurta

## I. Einleitende Gedanken

Mit der gesamtgesellschaftlichen Verbreitung des automobilen Individualverkehrs und der kostengünstigen Möglichkeit, in relativ kurzer Zeit per Flugzeug die ganze Welt bereisen zu können, büsste die Eisenbahn als Transportmittel in den letzten Dekaden einen grossen Teil ihrer Relevanz ein. Doch gerade in der aktuellen Diskussion um eine umweltfreundliche, klimaschonende und nachhaltige Wende in der Mobilität erlebt diese Art des Reisens eine Renaissance als umweltfreundlichere Alternative. Trotz dieses Vorteils besitzt sie unter anderem aufgrund verkehrspolitischer Entscheidungen und eines daraus resultierenden geringen Investitionsvolumens innerhalb des Mobilitätsspektrums der Gesellschaft eine eher untergeordnete Rolle.

Doch dies war nicht immer der Fall. Im Laufe des 19. bis ins 20. Jahrhundert hinein war die Eisenbahn nicht nur das zentrale Verkehrsmittel für einen immer grösser werdenden Anteil der Bevölkerung, sondern wurde zur absoluten Verkörperung des Fortschritts, zum Symbol der Industrialisierung und zur Manifestation der Fortentwicklung des Staatswesens wie der Menschheit im Gesamten – die Eisenbahn veränderte die Welt.

Eine solch epochale Entwicklung, ein gesellschaftlicher Einschnitt von solcher Tragweite reflektiert sich natürlich auch in der Kunst dieser Zeit. Bildnerisch setzte man sich mannigfaltig mit dem Motiv des Zuges auseinander; so finden sich unter anderem Gemälde von William Turner und Adolph von Menzel in den renommiertesten Sammlungen weltweit. Aber auch in der Literatur wurde sich des Motivs vehement angenommen. Bereits Literaten wie Rückert, von Arnim und auch Goethe beschäftigten sich in der Anfangszeit der Eisenbahn mit selbiger, einschlägig hier die Arbeiten der Naturalisten, allen voran jene von Gerhart Hauptmann. Aus der Sicht der Dichterinnen und Dichter stellt die Eisenbahn dabei nicht bloss ein simples Vehikel dar, um von einem Ort zu einem anderen zu gelangen, sondern auch eine stark aufgeladene Metapher im Konnex der gesellschaftlichen, kulturellen und psychologischen Verfasstheit der Menschheit.



Abb. 1: Aufenthalt in Nidden. Auf dem Bahnsteig in Königsberg. Thomas Mann mit seinen Kindern Monika, Elisabeth und Michael sowie seiner Frau Katia und unbekanntem Mann (Fotopostkarte, datiert: 4.9.1930).<sup>2</sup>

Selbstverständlich nahm sich auch der wohl grösste deutschsprachige Erzähler des 20. Jahrhunderts dieses Themas in vielfältiger Weise an. Thomas Mann literarisiert den Zug in ein multiples Phänomen. In diesem Beitrag soll exemplarisch anhand der Texte *Der Kleiderschrank* (1899), *Das Eisenbahnunglück* (1909) und *Bekenntnisse des Hochstaplers Felix Krull* (1954) die Bedeutung der Eisenbahn als literarisches Motiv im Œuvre Thomas Manns analysiert werden. Als Kind wollte Mann selbst einmal Trambahnschaffner werden<sup>1</sup>, eine gewisse Faszination für die Thematik bestand also schon seit frühester Zeit. Generationen von Leserinnen und Lesern wie Literaturwissenschaftlerinnen und -wissenschaftlern jedoch können dankbar sein, dass Mann seiner kindlichen Idee nicht folgte. Stellvertretend für einen potenziellen Schaffner Thomas Mann ist an dieser Stelle jedenfalls zu sagen: «Alles zugestiegen, please mind the gap, der Thomas-Mann-Express fährt nun ab!»

## II.

### Der Zug als entgrenzendes Vehikel in den Traum und als Bahn ins Jenseits

Als Thomas Mann im September 1898 die Novelle *Der Kleiderschrank* verfasste, war an kommerzielle Flugreisen noch nicht zu denken. Statt geflügelter und fliegender Metall-Vögel, die Menschen in grosser Höhe und immenser Geschwindigkeit von A nach B bringen, war die Eisenbahn zu dieser Zeit das Hochgeschwindigkeitsmittel Nummer eins. Doch 1898 war der originäre und revolutionär wirkende Effekt der – auch internationalen – Eisenbahnreise von bedeutend geringerer Ausprägung, als es Heinrich Heine im Jahr 1843 in seinem Beitrag *Industrie und Kunst* in der *Augsburger Allgemeinen Zeitung* verbalisierte. Darin vergleicht er das Eisenbahnerlebnis mit der Entdeckung Amerikas, der Erfindung des Schiesspulvers und der Erfindung des Buchdrucks.<sup>3</sup> Im Verlauf der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts verschiebt sich die epochale Wahrnehmung des einstmaligen Phänomens zu der eines zur Normalität gewordenen Transportmittels, die Eisenbahn wie das Reisen mit ihr hat «alles Ausserordentliche verloren und [...] präsentiert den globalen Normalzustand.»<sup>4</sup>

Dieser Entzauberung der Eisenbahnreise und all ihrer beteiligten Akteure wie Implikationen erwehrt sich Thomas Mann jedoch in *Der Kleiderschrank*. Der Grundplot dieser, in der Rezeption oft etwas vernachlässigten, Erzählung ist schnell rekapituliert: Albrecht van der Qualen, ein schwerkranker Mann, «[a]us [...] [des-sen] Zügen [...] sein Alter schwer zu erkennen»<sup>5</sup> ist, erwacht auf einer Bahnreise nach Florenz scheinbar in einem Schnellzug zwischen Berlin und Rom in seinem Abteil und findet sich am Bahnhof einer ihm unbekannten Stadt. Er verlässt den Zug wie den Bahnhof und mietet sich nach einem Gang durch die Stadt im Haus einer merkwürdig und mythisch anmutenden Frau in ein Fremdenzimmer ein. Zu dessen Interieur gehört der titelgebende Kleiderschrank, welcher der Schauplatz für eine phantastische Darbietung wird: Am Abend erscheint dort immer wieder eine nackte «Kindfrau»<sup>6</sup>, die van der Qualen Geschichten erzählt. Den Schluss markiert der von der Erzählinstanz artikulierte Zweifel daran, ob van der Qualen «an jenem Nachmittage [überhaupt] wirklich erwachte» (GKFA DK 203) oder das gesamte Geschehen nicht schlafend in seinem Zugabteil geträumt haben könnte. Nicht zuletzt durch den finalen Satz des Textes, «[a]llles muss in der Luft stehen...» (GKFA DK 203) und eben den gesäten Zweifel an der innerdiegetischen Wahrhaftigkeit der erzählten Geschehnisse erweckt der Text den Eindruck einer Geschichte, die sich vollständig in der phantastisch-mythischen Sphäre des Traumes und der damit einhergehenden Entgrenzung abspielt. Auf Basis dieser Prämissen soll im Folgenden die Bedeutung der Eisenbahn im thematischen, symbolischen und metaphorischen Kontext des Traums dargestellt werden.

Setzt man nun voraus, dass die Begebenheiten nur geträumt sind und von der Qualen im Zug eingeschlafen und eben nicht in der geheimnisvollen Stadt aufgewacht ist, dann ist der Zug damit nicht nur als der simple und zufällige Ort, an dem das Unterbewusstsein des Protagonisten im Kontext von dessen Schlafes auf eine phantastische Reise geschickt wird, sondern als das Vehikel zu lesen, das diesen Schlaf, den daraus resultierenden Traumzustand und die in dessen Kontext vonstattengehenden Geschehnisse erst induziert und ermöglicht. Ein erster Hinweis auf den Traumzustand, in welchen die Eisenbahn den Protagonisten überführt hat, findet sich bereits im ersten Satz: «Es war trübe, dämmerig und kühl» (GKFA DK 193), als der Traumzug in den Bahnhof einfährt. Vor der Interpretationsfolie des Traumes stellt dies jedoch keine schlichte Beschreibung der Wetter- und Lichtverhältnisse dar. Im Hinblick auf die Blutzirkulation ist bekannt, dass bei Müdigkeit und vor allem während des Schlafes die Herzfrequenz und der Blutdruck sinken, womit die Körperinnentemperatur fällt, ergo der Körper abkühlt. Zudem können die Adjektive «trübe» und «dämmerig» (GKFA DK 193) auch auf die Beschaffenheit der kognitiven, mentalen und sensorischen Aktivitäten hinweisen, die auf einen Zustand des Schlafens und Träumens schliessen lassen.

Infolgedessen «erwacht» Albrecht von der Qualen bei der Ankunft und dem Halt des Zuges in seinem eigentlichen Traum, wobei er die körperlichen Anzeichen aufweist, die wohl einem jeden nicht nur nach dem Aufwachen («ein[] fader Geschmack im Munde», GKFA DK 193), sondern auch am Ende einer langen Reise im Sitzen (vgl. GKFA DK 193) vertraut sind. Er träumt sein Aufwachen also durchaus realistisch. Diese Merkmale setzt er in Verbindung mit seinem vermeintlichen Erwachen aus dem «dumpfen Reiseschlaf» (GKFA DK 193), was in einem «nicht sehr angenehmen Gefühl [resultiert], das durch das Stillstehen nach längerer Fahrt, das Verstummen des rhythmisch rollenden Gestampfes, die Stille hervorgebracht wird, von welcher die Geräusche draussen, die Rufe und Signale sich merkwürdig bedeutsam abheben...» (GKFA DK 193). Diesen Reiseschlaf effiziert die Eisenbahn durch ihr Fahren, was durch dessen repetitive Auf-und-Ab-Bewegung eine hypnotische und einschläfernde Wirkung ausübt, die letztlich für den Übertritt in den Traumzustand sorgt, denn durch die Geräuschkulisse und visuelle Reizüberflutung durch die Geschwindigkeit des Zuges werden akustische und optische Eindrücke von der Welt ausserhalb der Eisenbahn ausgeblendet. Die Bahn erzeugt im Protagonisten «eine[n] Rausch[], eine[] Betäubung» (GKFA DK 193), er offeriert den Nerven Halt und gibt ihnen einen Rhythmus. Nun jedoch scheinen diese für Schlaf und Traum charakteristischen Phänomene nicht mehr vorhanden zu sein, denn der Zug steht unbewegt auf dem Gleis.

Warum aber steht der Zug im Bahnhof der unbekannten Stadt? Wieso «erwacht» von der Qualen ausgerechnet dort? Dieser Umstand könnte dadurch erklärt werden, dass die individuelle Aufgabe des Zuges für den Protagonisten als Transportmittel in dessen Traum erfüllt ist. Von der Qualen ist genau dort, wo

das Unterbewusstsein seinen Traum für ihn bewusst wahrnehm- und erlebbar machen will. Die Traum-Bahn hat ihren Zweck erfüllt, für den schlafenden und träumenden Helden der Erzählung ist die Endstation erreicht. Die von ihm nun beobachtete und mit einem stillstehenden Pferd, das «bebend die Hufe hebt, die Ohren bewegt und gierig auf das Zeichen zum Anziehen wartet» (GKFA DK 193), verglichene Eisenbahn verweilt in Erwartung darauf, einen nächsten Passagier über die Station des Schlafens an dessen Traum-Destination zu bringen.

Doch an welchen Ort im Traume hat der Zug Albrecht van der Qualen eigentlich – auf sein inneres und unterbewusstes Verlangen hin – gebracht? Er verlässt den Zug und tritt in die Bahnhofshalle einer Stadt, die er nicht kennt. Aus seiner Perspektive ist er «[z]weifelsohne» (GKFA DK 195) noch in Deutschland, doch abgesehen davon vermag er seinen geträumten Aufenthaltsort nicht näher zu spezifizieren, da er weder den Namen auf der Anzeigetafel sehen noch die Ansagen des Schaffners hören kann. Er befindet sich an einem «fremde[n] Ort, eine[r] [ihm gänzlich] unbekannte[n] Stadt» (GKFA DK 195). In der Forschung wie im Text selbst (vgl. GKFA DK 196) finden sich einige Hinweise dafür, dass es sich beim Schauplatz um Lübeck handelt, wenn auch mit «träumerisch ins Mythische verfremdeten Kulissen».⁷ Hierbei ist jedoch auffällig, dass die Hansestadt auf van der Qualens eigentlicher Route zwischen Berlin–Rom mit einem auf Florenz lautenden Billett (vgl. GKFA DK 195) einen unmöglichen Zwischenstopp darstellt. Die Eisenbahn bewegt sich auf Schienen einer «topographischen Neuordnung», die «den Ort [Lübeck] als [einen] phantastischen aus[weist].»⁸ Der Zug und der mit ihm einhergehende Traum werden nicht durch das Streckennetz oder den Fahrplan der realen Welt begrenzt. Träume sind von entgrenzender Natur und damit wird und wirkt auch das Vehikel in jenen auf entgrenzende Art und Weise. Den Willen im Traum diktieren das Unterbewusstsein, das ebenfalls nicht von den Schranken der realen Welt betroffen ist, und die Bahn bringt Albrecht van der Qualen genau dorthin, wo es die unterbewusste Komponente seines Geistes möchte. Der Bahnhof stellt dabei jene Schleuse und jenen Eingang in die mythisch-phantastische Stadtkonstruktion dar, nach der es van der Qualens im Traum manifestierte Triebe verlangen.

Auch hinsichtlich der Zeitkomponente weist *Der Kleiderschrank* einen enormen Entgrenzungscharakter auf, der nicht nur für das Reisen mit dem Zug im Allgemeinen, sondern vor allem für die Traum-Fahrt, deren Medium die Eisenbahn darstellt, elementar ist. Im Fahrgast van der Qualen manifestiert sich diese Entgrenzungserfahrung von Zeitkoordination anhand dessen, dass er die von ihm beobachtete Dämmerung zeitlich nicht verorten kann: «War es Abend oder Morgen? Er wusste es nicht. Er hatte geschlafen, und es war ganz und gar unbestimmt, ob er zwei, fünf oder zwölf Stunden geschlafen hatte. Kam es nicht vor, dass er vierundzwanzig Stunden und länger schlief, ohne die geringste Unterbrechung, tief, ausserordentlich tief?» (GKFA DK 194). Nicht nur verfügt er über

keine Uhr, auch einen Kalender besitzt er nicht (vgl. GKFA DK 194). Zudem hat er die Gewohnheit, nicht «zu wissen, den wievielen Tag des Monats oder auch nur, welchen Monat, ja sogar welche Jahreszahl man schrieb.» (GKFA DK 195). Doch anders als wohl manch anderer mit Sorge ob eines Mangels an nicht unerheblichen Informationen – insbesondere bezüglich einer Reise – reagiert Albrecht van der Qualen mit «freudige[m] Entsetzen» (GKFA DK 195) und «Behagen» (GKFA DK 194) auf das Faktum seiner Entrückung aus Zeit und Raum. Dieses Verlangen nach Entgrenzung von Raum, Zeit und Wirklichkeit findet seinen Kulminationspunkt in seinem Traum, in den ihn die Eisenbahn bringt, die eben nicht an festgelegte Schienenstrecken und Fahrpläne gebunden ist, sondern sich unabhängig von temporaler wie lokaler Beschränkung im und in das Reich des Traumes bewegt. Damit zeigt sie sich als die Realisatorin van der Qualens zentralem Credo: «Alles muss in der Luft stehen...» (GKFA DK 203)

Die Eisenbahn ist nicht nur – wie gezeigt – als Medium zur Entgrenzung in Form eines zeitlich limitierten Schlafs und Traumes verstehbar, sondern im Kleiderschrank wird zudem die Lesart derer als die eines Transportmittels, das den Protagonisten ins Jenseits und in den Grenzen final auslöschenden ewigen Schlaf überführt. Die zentrale Grundlage für diesen Deutungs- und Verständnisansatz bildet die kurze Beschreibung, welche die Erzählinstanz den Leserinnen und Lesern von Albrecht van der Qualen offeriert: «Er war ein Herr in einem halblangen, dunkelbraunen Winterüberzieher mit Sammetkragen. Aus seinen Zügen war sein Alter sehr schwer zu erkennen; man konnte geradezu zwischen fünfundzwanzig und dem Ende der Dreissiger schwanken. Er besass einen gelblichen Teint, seine Augen aber waren glühend schwarz wie Kohlen und tief umschattet.» (GKFA DK 194) Hinsichtlich seiner äusseren Erscheinung ist er ein prototypischer Vertreter des Protagonisten-Typus, der in Thomas Manns Frühwerk übermäßig häufig auftritt. Bei diesem handelt es sich jedoch primär um Künstlerfiguren, während über eine potenzielle, eigenständige artistische Produktion van der Qualens keine Auskunft gegeben wird.<sup>9</sup> Allerdings teilt der Protagonist des *Kleiderschrank* mit den anderen angesprochenen Figuren augenfälligerweise die Zugehörigkeit zum – für Mann – unausweichlichen Konnex von Kunst, Krankheit und Tod. Es liegt daher also nahe, van der Qualen als diesem Künstler-Krankheits-Kosmos zugehörig zu sehen<sup>10</sup>, insbesondere, wenn die Erzählinstanz berichtet, wie es um seine Gesundheit steht. Den Spiegel dafür stellen seine Augen dar, denn «[d]iese [...] verrieten nichts Gutes.» (GKFA DK 194) Er konsultierte verschiedene Ärzte, die ihm, «in ernsten und offenen Gesprächen unter zwei Männern, nicht mehr viele Monate» (GKFA DK 194) gaben. Van der Qualen ist also ein dem Tode geweihter Mann, der nur noch über eine sehr begrenzte Lebenszeit verfügt; die angetretene Fahrt könnte also seine letzte sein. Dafür, dass es sich wahrlich um seine letzte handeln könnte, spricht eine Vielzahl von Indizien, Beschreibungen, Symbolen und Metaphern. Betrachtet man das «Coupé erste[r] Klasse» mit

dessen «Spitzendecken über den breiten Plüschsesseln» (GKFA DK 193), dessen komfortable und luxuriöse Ausstattung er als «Alleinreisender» besetzt, evoziert dies unweigerlich den Eindruck eines prächtig ausgestatteten Sarges. Das vorhandene Fenster mag hierbei zunächst widersinnig wirken, jedoch ist dieses notwendig dafür, dass van der Qualen sehen und erkennen kann, wenn der fahrende Eisenbahn-Sarg seine Endstation erreicht. Eben diese Endstation, an der er dann den Todeszug verlässt, demonstriert durch die «trübe, dämmerig[e] und kühl[e]» (GKFA DK 193) Atmosphäre ebenfalls ihre Nähe zur Todessphäre.

Wie in vielen anderen Texten verwendet Mann auch im *Kleiderschrank* Motive der Mythologie des antiken Griechenlands. Die eben angesprochene Stimmung am Endbahnhof sowie die Tatsache, dass sich dort auch andere Figuren aufhalten, effizieren hierbei den Eindruck, dass van der Qualen mit dem Bahnhof die Unterwelt erreicht hat, den Hades, den Limbus, in dem sich – abgesehen von seiner – auch weitere Seelen vorfinden lassen. Bemerkenswerterweise erblickt er wenig später auf dem Weg in die Stadt einen Mann auf einem «lange[n], morsche[n] Kahn» (GKFA DK 196), der diesen über einen Fluss rudert. Anders als später in *Der Tod in Venedig* (1912) nimmt der Protagonist jedoch nicht die Dienste des Steuermanns in Anspruch, der auch hier klar als Fährmann Charon identifizierbar ist, der die Seelen der Verstorbenen über den Styx ins Totenreich überschifft. Die Frage, wieso van der Qualen dessen Dienstleistung nicht benötigt, wäre damit zu beantworten, dass er diese schlicht nicht braucht, da die Eisenbahn – ganz im Zeichen der von ihr symbolisierten Moderne und Industrialisierungsprozesse – die Funktion des Charons teilt und bereits erfüllte; sie brachte seine Seele also bereits zuvor auf «die andere Seite», in die Unterwelt.

Hinzukommend legt sein Verhalten am Bahnhof den Eindruck nahe, dass sich der Protagonist vom Zug ins Totenreich transportiert findet. Denn im Kontext des Todes spielen die Entgrenzung und das Nichtvorhandensein von Barrieren von Zeit und Raum eine elementare Rolle. Anders als im Traum aber ist diese vollends und permanent frei von den Fesseln des Lebens. Angesichts dessen, wie viel Wert van der Qualen im Leben darauf legte, weder über Zeit noch Raum Bescheid zu wissen, verwundert es wenig, wenn er mit «einem freudigen Entsetzen» (GKFA DK 195) ob seiner neuen Lage reagiert. Das Entsetzen ergreift ihn möglicherweise deshalb, da er um seinen Übergang in das Reich der Toten weiss. Gleichzeitig überwiegt jedoch die Freude, da er sich nun endgültig ausserhalb des von ihm abgelehnten Zeit- und Raumkorsett bewegt, denn beide dieser Konzepte spielen für einen Toten keine Rolle mehr. Die Impression, dass er sich seiner Situation als neu im Totenreich Angekommener bewusst ist, festigt sich zudem durch seinen Gedanken bezüglich der «grosse[n] und dicke[n] Dame» (GKFA DK 193), die er bei ihren zu beobachtenden Bemühungen zunächst zu unterstützen gedenkt, dieses Vorhaben jedoch schnell verwirft. Er äussert, dass die letzte Reise «jeder für sich» (GKFA DK 194) bestreiten müsse, jeder hat auf

seinem finalen Weg sozusagen sein «eigenes Päckchen zu tragen». Van der Qualen ist bereit für das Bewältigen dieser Reise, denn er ist «in diesem Augenblick ganz ohne Angst» (GKFA DK 194).

In van der Qualens Unterkunft demonstriert sich ebenfalls auf eine evidente Art und Weise der Todes-Konnex; hier soll auf einige Aspekte eingegangen werden. Als er an die Tür seiner künftigen Unterkunft klopft, um sich danach zu erkundigen, ob er dort ein Zimmer beziehen könne, trifft er auf die Haushälterin, die unmittelbar Todes- und Verfallsevokationen hervorruft: Sie ist eine «grosse, magere Dame» (GKFA DK 198), die in ihrer Erscheinung an ein Skelett erinnert. Zudem verweist ihr «altmodisches, verschlossenes, schwarzes Kleid» (GKFA DK 198) auf eine Art der Kleidung, die häufig im Rahmen von Beisetzungen getragen wird. Auch die Farbe der Schleife auf der von ihr getragenen Haube ist von Relevanz: Die Farbe Lila wird häufig gedeutet als ein Symbol für sich im Prozess befindende oder bereits stattgefundene Transformationen; hier für den Transformationsprozess von der Qualens vom Leben hin zum Tod. Das optisch Auffälligste an ihr ist jedoch ein «moosartiges Gewächs» (GKFA DK 198) an ihrer Stirn, welches von der Erzählinstanz als «etwas ziemlich Abscheuliches» (GKFA DK 198) benannt wird. Dieser «Ausschlag» (GKFA DK 198) ist dabei mehr als eine blosse Hauirritation zu verstehen. Dies kann als Hinweis darauf gedeutet werden, dass die Frau schon bedeutend länger in dieser Sphäre weilt, was durch die zu beobachtenden Verrottungs- und Bewachsungsvorgänge indiziert wird. Zudem scheint sie eine Funktion zu erfüllen, indem sie Neuankömmlingen in diesem Reich, wie van der Qualen einer ist, Obdach offeriert. Sie scheint den Protagonisten zudem erwartet zu haben, denn sie begreift umgehend den Grund für seinen Besuch. Im Zimmer, umgeben von auffälligem Mobiliar<sup>11</sup>, erfolgt ein weiterer kurzer Hinweis auf die Verknüpfung von Tod und Kleidung, wenn auf van der Qalens «grauen, unauffälligen Anzug» (GKFA DK 201) aufmerksam gemacht wird. Zum einen weist die Farbe Grau einmal mehr auf einen Übergang hin vom Hellen zum Dunklen, von Weiss zu Schwarz, vom Leben zum Tod. Zum anderen effiziert dieser die Vorstellung des Anzugs, den ein Herr trägt, wenn er, in einem Sarg gelegt, seine letzte Ruhe findet – das Bild des letzten Anzugs, des «dauerhaften Anzugs» (GKFA DK 201). Ferner sei hinsichtlich der Geschichte, die von van der Qualen erzählt wird, kurz auf deren Ende hingewiesen, denn anhand des Erzählerkommentars «Aber es ging nicht gut aus» (GKFA DK 202) kann im Zweifel eine Art Vorausdeutung für van der Qualens Schicksal gesehen werden. Die potenzielle Gültigkeit einer solchen Deutung erhöht der Text selbst. Beim Verlassen des Bahnhofes, des Passierortes und Tores zum Totenreich lehnt van der Qualen das Angebot des Kutschers ab, ihn zum «Hôtel zum braven Manne» (GKFA DK 196) zu fahren. Fraglich ist, ob er es nicht besuchen möchte oder dazu nicht in der Lage ist, weil er eben kein braver Mann, sondern ein Sünder und Schuldiger ist. Zumindest kann seine eigene Aussage, dass er Gott nichts

schuldig sei (vgl. GKFA DK 197), so verstanden werden, dass er über kein positiv konnotiertes Verhältnis zum Schöpfer verfügt.

Ergo besteht die Möglichkeit einer schweren Versündigung van der Qualens, von der die Leserinnen und Leser nicht in Kenntnis gesetzt werden. Während das «Hôtel zum braven Manne» eventuell auf den Pfad führen könnte, der seine Bewohner und Besucher aus dem Hades oder dem Limbus führt, schlägt van der Qualen, ob bewusst oder unbewusst muss an anderer Stelle diskutiert werden, dies aus und bezieht ein anderes Quartier. Ein Quartier, bezüglich dessen unklar bleibt, wie lange er dort verweilt; ob er je aus der Lethe trinkt oder in den Tartaros verstossen wird; ob er in den Himmel aufsteigen oder in die Hölle verbannt wird – das «muss in der Luft stehen...» (GKFA DK 203).<sup>12</sup> Evident und nicht in der Luft stehen müsself, ist an dieser Stelle nur die These, dass die Eisenbahn als das Transportvehikel gelesen werden kann, das van der Qualen in dieser Sphäre des Jenseitigen brachte.

### III.

#### Die Eisenbahn als kulturelles und zivilisatorisches Signum der Moderne

Am Ende des ersten Jahrzehnts des 20. Jahrhunderts, im Deutschen Kaiserreich, mit dessen «ausgebauten Streckennetz» und «leistungsstarken und komfortablen»<sup>13</sup> Zügen, noch von einer Reise mit der Eisenbahn zu erzählen, war wahrfahrtig kein Novum mehr. Nichtsdestotrotz stellte im Jahr 1909 die Eisenbahn nach wie vor das schnellste, zuverlässigste und progressivste Verkehrsmittel dar. Heines – oben bereits angeführte – Prophezeiung, dass «die Eisenbahn die kantischen Apriori von Raum und Zeit ausser Kraft setze[] und ein neues Zeitalter der Simultanität und Virtualität einläute[n] [würde], das auf eine allgemeine ‹Ortlosigkeit› hinausl[aufe]»<sup>14</sup>, bewahrheitete sich. Ebenso verhält es sich mit dem Gedanken Gottfried Kellers: Nach diesem sei der zentrale Aspekt der technologischen, kulturellen wie sozialen Moderne die Mobilität.<sup>15</sup> Diese Mobilität wiederum verkörperte kein Verkehrsmittel eindringlicher als die Eisenbahn. Nie zuvor war es nunmehr für eine Vielzahl von Menschen möglich, in den Genuss derartiger Mobilität zu kommen. Ergo überrascht es wenig, dass auch die breite Bevölkerung des Kaiserreiches die Eisenbahn als das strahlende Symbol der Moderne und der «Industrialisierung, [...] Technologisierung, Urbanisierung, Säkularisierung, [...] Verwissenschaftlichung, [...] Spezialisierung [...] [und] Ausdifferenzierung»<sup>16</sup> der Gesellschaft sowie deren Folgen betrachtete. Für viele war trotz des zu dieser Zeit bereits länger bestehenden Netzes und Transportangebotes eine Eisenbahnfahrt, besonders eine über lange Strecken und über Nacht, ein manchmal magisches, mindestens aber ein aufregendes Unterfangen. Insofern ist es auch nicht verwunderlich, dass eine Zugfahrt in Thomas Manns *Das Eisenbahnunglück* (1909) den Ausgangspunkt für

jene unerhörte Begebenheit darstellt, die – nach Goethe – das gattungstheoretische Konstitutiv für eine Novelle bildet; insbesondere, wenn im Laufe der Erzählung zudem eine «Variation auf das [für einen Teil der Gesellschaft] Längstvertraute»<sup>17</sup> stattfindet. Eben diese Begebenheit, ihr Vorgeplänkel sowie ihre Folgen sollen an dieser Stelle kurz resümiert werden.

In *Das Eisenbahnunglück* erzählt der Protagonist, ein namenloser Schriftsteller, retrospektiv von einer Reise, die er zwei Jahre zuvor unternahm. Er besteigt den Nachzug, um von München nach Dresden zu gelangen, da er dort in einem Literaturzirkel eine Lesung halten soll. Beim Einsteigen und auf der Fahrt selbst beobachtet er einige Figuren, die er eingehend schildert: einen Schaffner mit Schnurrbart, eine Frau, die von eben jenem lautstark darauf aufmerksam gemacht wird, dass es ihr nicht gestattet sei, in die Zweite Klasse einzusteigen, sowie einen Herrn scheinbar adliger Herkunft, der einen Hund mit sich führt. Nach der Abfahrt wird der Schriftsteller Zeuge eines Disputs zwischen dem Billett-Kontrolleur und dem Herrn, da dieser seinen Hund verbotenerweise mit in den Schlafwagen nimmt. Der Erzähler greift nicht ein, sondern hält seine Abendtoilette, als das Unglück passiert und der Zug entgleist. Mit allen Mitreisenden in einem Zustand des Schocks erreicht die Feuerwehr die Unfallstelle und befreit sie, wobei der Erzähler zunächst panische Angst um sein Manuskript hat, bis er erfährt, dass der Gepäckwagen nicht beschädigt worden sei. Die Zuggesellschaft besteigt schliesslich einen Ersatzzug, in dem die Grenzen der Fahrklassen aufgehoben sind. Dieser Zug bringt die Reisenden weiter durch die Nacht in Richtung ihrer Ziele, wobei der Erzähler mit einer dreistündigen Verspätung in Dresden ankommt.

Schon häufig wurde darauf hingewiesen, dass Thomas Mann im Hinblick auf sein künstlerisches Werk sehr wenig *er-*, sondern primär *gefunden* hat. So verhält es sich auch bezüglich des *Eisenbahnunglücks*, denn der Text fusst auf einem realen Erlebnis Manns. Zwei Jahre vor dem Verfassen der Novelle hatte Mann am Abend des 1. Mai 1906 den Nachzug D21 von München nach Berlin bestiegen, wobei er nach einer zwölf Stunden andauernden Fahrt am Morgen des Folgetages hätte ankommen sollen. Allerdings geschah gegen 21.30 Uhr das Unglück im Bahnhof von Regenstauf, einer Stadt kurz hinter Regensburg. Aufgrund einer defekten Weiche fuhr der Zug auf ein falsches Gleis und krachte in einen dort stehenden Güterzug. Dieser sowie ein Wagen des Schnellzuges entgleisten, während Manns Wagen im hinteren Teil des Zuges nur ins Schlingern kam. Ein nicht unerheblicher Sachschaden – der Gepäckwagen befand sich direkt hinter der Lok – entstand und es gab sechs leicht Verletzte. Nach dem Unfall eilte die Feuerwehr von Regenstauf zum Bahnhof, barg die Reisenden und vollzog die Umdisponierung des Gepäcks.<sup>18</sup> Noch heute erinnert eine am Bahnhof von Regenstauf angebrachte Metallplakette an das vor über 100 Jahren geschehene Unglück. Sie zeigt jedoch in retrospektiver Übertreibung ein deutlich schlimmeres Resultat der Zugkollision als es den realen Begebenheiten entsprach.<sup>19</sup>



Abb. 2: Plakette zum Eisenbahnunglück am Bahnhof in Regenstauf.<sup>20</sup>

Hinsichtlich des Reisezweckes zeigen sich ebenfalls Differenzen zwischen der Realität und dem Text. Der Protagonist der Erzählung macht sich aufgrund einer öffentlichen Lesung auf den Weg nach Dresden, für eine «Kunst- und Virtuosenfahrt also»<sup>21</sup>. Zudem möchte er nach der Lesung 10 bis 14 Tage im Kurareal «Weisser Hirsch» verbringen, um sich darauf «ein wenig zu pflegen und wenn, vermöge der *Applikationen*», der Geist über [...] [ihn] käme, auch wohl zu arbeiten», wofür er ein Manuskript mit sich führt. Der Arbeitszweck steht für den Reisenden also klar im Fokus, der medizinische Zweck für den Aufenthalt im «Weissen Hirsch» verkommt zur nebensächlichen Erwähnung. Doch wie verhält es sich bei Thomas Mann und dessen Grund für die Reiseunternehmung? Hierauf bezogen ist eher davon auszugehen, dass er der Lesung primär zusagte, um dann daraufhin einen längeren Aufenthalt der Erholung und Rekonvaleszenz im Kursanatorium zu verbringen<sup>22</sup> – die Grundintention ist also invertiert. Manns Verleger Samuel Fischer und einige der grossen, von ihm verlegten Autoren (etwa Gerhart Hauptmann) begaben sich im Frühjahr ebenfalls dort zur Kur und es erscheint möglich, dass Mann, der bis dato noch nicht von der Grösse und Bedeutung wie etwa Hauptmann war, den Aufenthaltsort zum – wie man heute artikulieren würde – Netzwerken nutzen wollte. Jedoch traf er dort nicht die erhoffte Gesellschaft. So verbrachte er seinen Aufenthalt allein, wobei dieser, nach eigener Aussage, ohne Erfolg blieb.<sup>23</sup>

Hier lässt sich nun die Frage stellen, ob es weitere Differenzen zwischen Mann und seinem Protagonisten gibt. Diese ist mit Blick auf den zentralen Gebäckinhalt des Schriftstellers eindeutig mit *Ja* zu beantworten. Hermann Kurzke weist darauf hin, dass das Unglück vor der Analysefolie der innerdiegetischen Selbstdarstellung, die Mann durch die Novelle vornimmt, nur vordergründig steht. Grundlegend geht es für ihn um «Ehrgeiz und Repräsentieren, um Ruhm und Angst.»<sup>24</sup> Das Einzige, was für den reisenden Schriftsteller wirklich von Belang ist,

ist der Verbleib seines Manuskripts, des stattlichen Konvoluts. Hier begibt sich die Selbstpräsentation Manns in den «Dienst der Imagepflege und des Wunschenkens».<sup>25</sup> Es wird davon ausgegangen, dass es sich bei dem Manuskript um den Roman *Königliche Hoheit* (1909) handelt, den Mann im Frühjahr 1906 begonnen hatte, weshalb von der Existenz eines Manuskripts von beschriebenem Umfang noch keine Rede sein konnte. Man stellt sich die Frage, was Mann hiermit bezwecken wollte. Offenbar wollte er sich in Gestalt des von ihm eingesetzten Protagonisten als ein Schriftsteller inszenieren, der «zielsicher und unbeirrt»<sup>26</sup> arbeitet, als ein erfolgreicher Autor, den «auch etwas so Elementares wie ein Eisenbahnunglück nicht aus der Bahn werfen kann.»<sup>27</sup> Warum diese Inszenierung zur Entstehungszeit von besonderer Relevanz war, soll später eruiert werden.

Nach diesem kurzen Exkurs soll nun aber zum eigentlichen Thema dieses Kapitels, nämlich der Eisenbahn als Symbol der Moderne in medizinischer wie gesellschaftlich-kultureller Hinsicht, gekommen werden. Die moderne Gesellschaft des 19. und 20. Jahrhunderts ist eine, die von radikalen Wandlungen bestimmt war. Die rasant voranschreitende Industrialisierung, Verwissenschaftlichung, Technologisierung und Urbanisierung erzeugten eine nie zuvor zu beobachtende Akzeleration des Alltags der meisten Menschen. Die Mitglieder der Bevölkerung moderner Gesellschaften, die sich dem Verlust von Sicherheit, Beständigkeit, Unterstützung, Regenerationsmöglichkeiten, Individualität und Subjektivität ausgesetzt sahen, wurden mit bis dato ungekannten psychischen Belastungen konfrontiert, Symptome wie «reizbare Schwäche, schnelle Erschöpfung, gesteigerte [...] Reizbarkeit, konstante Müdigkeit und Leistungsmangel, Launenhaftigkeit, [...] Angst, Sch[il]afprobleme sowie diverse somatische Symptome wie [...] Schwitzen, Schwindel, Kopfschmerzen [...] und Tinnitus». <sup>28</sup> Der US-amerikanische Neurologe George Miller Beard fasste diese Symptomatik im Jahre 1869 zum ersten Mal subsumierend unter dem Terminus der Neurasthenie zusammen, wobei vor allem die Einwirkung der belastenden externen Bedingungen berücksichtigen wurden.<sup>29</sup> Angesichts der enorm gesteigerten gesellschaftlichen Relevanz der Humanmedizin und der (u.a. durch Sigmund Freud) neu etablierten Disziplinen der Neurologie und Psychiatrie, überrascht es nicht, dass sich in den letzten beiden Jahrzehnten des 19. Jh. die Neurasthenie-Diagnosen eminent häuften. Die Neurasthenie galt darüber hinaus lange als die Modekrankheit der Oberschicht und diente samt ihrer Behandlung als distinguierendes Statussymbol, sodass die Moderne gegen Ende des 19. Jh. als das «Zeitalter der Neurasthenie»<sup>30</sup> ausgerufen wurde.<sup>31</sup> Die Neurasthenie spielt dementsprechend eine zentrale Rolle für die Gesamtbeobachtung der Epoche der Moderne und damit auch hinsichtlich ihrer Rolle innerhalb der Literatur und der in ihr verarbeiteten Motive. Dies gilt auch für *Das Eisenbahnunglück*. Der Zug und die mit ihm einhergehenden Aspekte wie «der ohrenbetäubende Lärm, die [...] Luftverschmutzung, [...] die schwelende Unfallangst»<sup>32</sup>; all dies wurde als neurasthenieunterstützend oder -induzierend

angesehen. Der «Wandel des Raum-Zeit-Empfindens» entpuppte sich ebenfalls als «weitere Zumutung mit nervösen Auswirkungen auf den modernen Menschen des Eisenbahnzeitalters.»<sup>33</sup> Thomas Rütten stellt daher die Frage, inwieweit Mann sich mit dem Neurastheniediskurs und der «epochale[n] Erfahrung der Eisenbahn mit ihrem für die Moderne [...] typischen Janusgesicht»<sup>34</sup> auseinandersetzte. Davon scheint in *Das Eisenbahnunglück* oberflächlich betrachtet nichts zu finden zu sein. Der Protagonist scheint zunächst keinerlei negative Folgen vom erlebten Unglück davonzutragen. An dieser Stelle jedoch muss erneut auf die zentrale Intention für Thomas Mann hingewiesen werden, einen ausgewiesenen Hypochonder und «erschöpfte[n], nervöse[n] und als Neurastheniker apostrophierte[n] Patient[en]»<sup>35</sup>. Denn eigentliches Ziel der Zugreise war der Aufenthalt im Kursanatorium – dessen damals bereits gestorbenen Gründer, der «in erster Linie neurasthenische Grossstadtklientel» betreute und «sich selbst zum Thema Neurasthenie [...] geäussert und mit seinen [...] Arbeiten Stoff für Neurastheniekapitel in zeitgenössischen Neurologielehrbüchern geboten hat»<sup>36</sup> –, weshalb die Reise als eine Art «Akuteinweisung»<sup>37</sup> angesehen werden kann. Es verwundert, dass Mann zwei Jahre hatte verstreichen lassen, bevor er sein Erlebnis literarisch verarbeitete. Möglicherweise wollte er das vom Unfall davongetragene Trauma, das etwa zehn Prozent derjenigen betraf, die ein solches Eisenbahnunglück erlebt hatten<sup>38</sup>, im Rahmen seiner neurasthenischen Anwandlungen verdrängen und von sich weisen, um seinen Schock zu verarbeiten. Erst nachdem zwei Jahre ins Land gegangen waren, empfand er ein ausreichendes Gefühl von Sicherheit und Stabilität, um sein Erlebnis durch sein innerdiegetisches Alter Ego zu Papier zu bringen: «Einmal, es ist schon zwei Jahre her, habe ich ein Eisenbahnunglück mitgemacht – alle Einzelheiten stehen mir klar vor Augen.» (GKFA DE 470) Erst nach gewonnenem Abstand ist es ihm möglich, sich nicht nur als erfolgreicher und produktiver Künstler, sondern auch als Mann mit starken Nervenkostüm zu inszenieren, der den Strapazen des modernen Lebens besser zu trotzen vermag als die Mitreisenden, besonders im Vergleich zum vorher so eindrucksvoll wirkenden «Herrn mit den Gamaschen» (GKFA DE 472), der vor dem Unglück noch als Inkarnation der Selbstsicherheit auftrat, nach der Karambolage jedoch vor Angst um Hilfe schreit (vgl. GKFA DE 475). Im Vergleich dazu wirkt der Erzähler – natürlich mit der Möglichkeit, in der Retrospektive seine eigene und damit auch Manns Darstellung etwas zu beschönigen – wie ein Vorbild der Selbstkontrolle. Das Unglück wirkt in Form eines heftigen Stosses auf den Protagonisten. Ein Stoss, der «sich sofort als unbedingt bösartig kennzeichnete, ein in sich abscheulich krachender Stoss und von solcher Gewalt, dass [...] [ihm] die Handtasche [...] aus den Händen flog und [...] [er] selbst mit der Schulter schmerhaft gegen die Wand geschleudert wurde.» (GKFA DE 475) Auch externe Gewalteinwirkung und deren Auswirkungen auf den neurologischen Apparat waren ein Untersuchungsgegenstand der Psychiater und Neurologen der Zeit. Das Ziel war

es, «die Stossfestigkeit der menschlichen Nerven [...] angesichts von Reizüberflutung und [...] Produktivkräften in den [modernen] Industriestaaten»<sup>39</sup> zu analysieren. Der in der Novelle eindrücklich geschilderte Stoss der für die Moderne prototypischen Maschine sowie dessen Weiterleitung auf den Körper des Protagonisten symbolisieren die Macht des modernen Lebens, welche mit grosser Wucht auf das Nervenkostüm der Individuen wirkt.<sup>40</sup> Das Leben in der Moderne ging am Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts einher mit der Gefahr von nervenschadenden und Neurasthenie auslösenden Ereignissen, die nirgendwo so stark den Charakter eines «Damoklesschwert[es]»<sup>41</sup> inhärent trugen wie im Kontext der Eisenbahn. Am Protagonisten bewirkt der Zug einen Schaden, den George Miller Beard in seiner bereits genannten Neurasthenie-Studie als ein Leitsymptom der Erkrankung definiert. Die Beschreibung im Text erinnert stark an das Symptom der anhaltenden Schwäche im Rückenbereich und an der Wirbelsäule.<sup>42</sup> Der Protagonist spricht nicht etwa von einem stumpfen Schmerz in der Schultern, sondern von einer «gewisse[n] Schwäche im Rücken» und einer davon flankierten «vorübergehende[n] Unfähigkeit, hinunterzuschlucken.» (GKFA DE 476) Im Protagonisten und damit – in diesem Falle – auch bei Thomas Mann manifestieren sich also eindeutig Symptome der Neurasthenie.

Resümierend ist an dieser Stelle anzumerken, dass sich Mann durch sein Textäquivalent nicht nur als selbstsicheren Schriftsteller präsentiert, sondern auch als menschliche Trutzburg gegen das «Trauma, [den] Schrecken [...] [und den] Schock<sup>43</sup> der Moderne. Für ihn, wie er 1906 an Kurt Martens schreibt, ist »Heldenenthum [...] ein ‹Trotzdem›, überwundene Schwäche, es gehört *Zartheit* [kursiv i. Orig.] dazu.“<sup>44</sup> Mit dieser Zartheit geht jedoch auch die Empfänglichkeit für die Gefahren und Leiden durch die Moderne einher, der weder Mann noch sein Novellenprotagonist zu trotzen vermögen.

Der Zug kann daneben jedoch auch noch hinsichtlich einer anderen Ebene als eine Manifestation der Moderne gelesen werden – nämlich auf einer kulturellen und vor allem gesellschaftlich wie politischen. Die Eisenbahn dient im Rahmen dieser Lesart als «Versuchsaufbau in dem die gesellschaftliche Ordnung vorübergehend aufgehoben ist.»<sup>45</sup>

In *Das Eisenbahnunglück* ist der Versuchsraum die Gesellschaft des Deutschen Kaiserreiches im frühen 20. Jahrhundert, repräsentiert durch eine Auswahl exemplarischer Figuren und eben die Eisenbahn. Zunächst soll hierbei der Protagonist Erwähnung finden. Bei diesem handelt es sich um einen Schriftsteller von gutbürgerlichem Stande, der zwar nicht zu den wohlhabendsten Mitgliedern der Gesellschaft gehört, jedoch bekannt und gutschaltet genug ist, um von Literaturmäzenen einer bedeutsamen Stadt eingeladen zu werden. Zwar zahlt er die kostspielige Zukunft in einem Schlafabteil Erster Klasse nicht selbst, jedoch schliesst seine Aussage «[i]ch reise gern mit Komfort, besonders wenn man es mir bezahlt» (GKFA DE 470) nicht aus, dass er die Finanzierung der Reise selbst

hätte bewältigen können. Zudem demonstriert er bei aller Normalität, welche das Zugreisen in dieser Zeit bereits bestimmte, eine Anspannung, denn eine Reise mit der Eisenbahn war nach wie vor, trotz vorhandener Distinktions- und Distinguierungsmöglichkeiten, eine Herausforderung angesichts der «wildfremden Menschen [...] in nächster Nähe»<sup>46</sup>, mit denen er den Zug teilt. Die soziale Differenz zwischen dem Schriftsteller, der «sein bedeutsames Schicksal» (GKFA DE 471) im Kontext seiner Fahrt mit dem Zuges verbindet, zeigt sich darin, dass er seinen Gepäckträger derart ausgiebig belohnt, dass dieser in einer Geste der Devotion seine Mütze zieht. Dem Aufeinandertreffen sozialer Klassenunterschiede wohnt er schweigend bei. Mit seiner «Abendzigarre an einem Gangfenster des Schlafwagens, um das Treiben auf dem Perron zu betrachten» (GKFA DE 471), agiert er als schweigender Beobachter von neutraler Position, der das Anschreien einer alten und armen Frau durch den Schaffner beobachtet, von einem noblen Herrn angerempelt wird – ohne, dass dieser sich entschuldigt, was der Schriftsteller voller Bewunderung auf dessen hohe Herkunft lobend zur Kenntnis nimmt. Zudem beschliesst er auch, bei einem offensichtlich die Grenzen der guten Form überschreitenden Disput, den der Herr verschuldet, nicht einzugreifen, weil er sich diesem sozial wohl unterlegen fühlt. Mit Blick auf seine Position innerhalb des sozialhierarchischen Gefüges befindet der Schriftsteller und Erzähler sich «irgendwo im Mittelfeld der Klassierungen und Deklassierungen.»<sup>47</sup> Nichtsdestotrotz befindet sich der Erzähler in der Ersten Klasse und innerhalb des Zuges damit an der Spitze der Gesellschaft. Ohne Komforteinbussen und fernab der Probleme der unteren Passagierschichten, verbringt er vor dem Zubettgehen in einem freien Abteil eine «friedliche Lesestunde» (GKFA DE 473), die er bequem rauchend auf einem Sofa, überzogen mit «seidenem lachsfarbenen Stoff», bestreitet (GKFA DE 473). Er zeigt sich begeistert ob der luxuriösen Ausstattung seines «Schlafzimmerchen[s]» (GKFA DE 474), die er detailliert beschreibt: «mit gepresster Ledertapete, mit Kleiderhaken und vernickelten Waschbecken. Das untere Bett ist schneegig bereitet, die Decke einladend zurückgeschlagen.» (GKFA DE 474) Der technische Fortschritt, mit nie bekannter Geschwindigkeit in einem fahrenden Hotelzimmer zu reisen, entlockt dem Passagier einen Ausdruck der freudigen Überraschung. Zeitgleich vermag es diese – ob des vorgefundenen Komforts – Zelebrierung der Umgebung auch, evidente Distanz zu den sozioökonomisch Schwächeren zu erzeugen und Sozialneid zu schüren. Honold weist berechtigterweise auf den Künstlerstolz hin, den Mann durch seinen Erzähler artikuliert; Stolz, «dem literarischen ‹Betrieb› diese Form der Anerkennung abgerungen»<sup>48</sup> und sich derart etabliert zu haben. Der Luxus und Komfort des damaligen Hightech-Vehikels Zug ist hierbei nicht das alleinige Merkmal der modernen Gesellschaft des Deutschen Kaiserreiches, in welcher der Text spielt, sondern auch das Repräsentationsbemühen des Künstlers. Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass Mann sein Text-Ich nutzt, um sich als der erfolgreiche und

produktive Schriftsteller zu inszenieren, der er bis dato nicht war. Die ausgiebig geschilderte grossbürgerliche Art zu reisen erscheint angesichts der Kondition insofern nachvollziehbar, als «das grössere symbolische Kapital zu jener Zeit nicht [mehr] auf Seiten der feinsinnigen Nervenkunst, sondern in der [...] Darstellungsmacht eines öffentlichen Schauspielertums zu liegen»<sup>49</sup> schien. Politisch von Preussen dominiert, liess das Reich substanzielle kulturelle Betätigung und Schwerpunkte vermissen, während gehaltlose Opulenz im Vordergrund stand.<sup>50</sup> «Das Wilhelminische Kaiserreich hielt für tatsächliche wie für angemassste Autoritäten quasi-monarchistische Habitusformen bereit und erlaubte [...] demonstrative Herrschaftsallüren, deren theatrale Suggestivkraft [...] [sich auch] Thomas Mann nicht entgehen liess.»<sup>51</sup> Nicht nur im echten Leben nutzte er derlei Attitüden, sondern auch ironisiert als literarisches Objekt. Auch seine «Kunst- und Virtuosenfahrt» (GKFA DE 470) intendiert der Erzähler als ein solches Ereignis zur Statusbildung und -festigung. Der Künstler inszeniert sich und offeriert dem jubelnden Publikum die Möglichkeit, einen Blick auf den Kunst-«Fürsten» zu erhaschen: «Man repräsentiert, tritt auf, man zeigt sich der jauchzenden Menge; man ist ja nicht umsonst ein Untertan Wilhelms II.» (GKFA DE 470) Der Kaiser wird hier nicht zufällig erwähnt, galt er doch als Manifestation des Repräsentationsgedankens. Honold sieht in dieser Passage gleich zwei mögliche Gründe des Sachverhalts der Majestätsbeleidigung: einerseits durch den anmassenden Versuch, sich hinsichtlich des Repräsentationswillens mit dem Kaiser zu messen und andererseits durch die Gefahr der möglichen Enttarnung des gehaltlosen Blendwerks durch jene jubelnde Menge.<sup>52</sup> Es bleibt hier festzuhalten, dass diese Art der Repräsentation für einen realen wie fiktiven Schriftsteller im Kaiserreich durchaus pragmatische Gründe hatte, ungeachtet ihrer Oberflächlichkeit. Wie häufig bei Thomas Mann geschieht dies in einer sarkastisch-ironischen Form, welche einen unumstösslichen Wahrheitsgehalt inhärent trägt und zeitgleich einen Kommentar auf seine Existenz darstellt. Das Deutsche Kaiserreich und dessen gesellschaftlich-kulturelles System indiziert sich jedoch auch anhand der anderen Figuren im Text.

Sämtliche aufgetretene Figuren setzt Mann als Inkarnationen des gesellschaftlichen Rollengefuges des Kaiserreiches ein; die Reisesituation «bildet ein standardisierendes Ensemble von sozialen Rollen und [für die Zeit] rollentypischen Verhaltenswesen aus.»<sup>53</sup> Als besonders auffällig gestaltet sich der Schaffner vor der Abfahrt des Zuges. Hinsichtlich seiner Erscheinung besticht dieser durch sein «rote[s] Lederbandalier», seinen «Wachtmeisterschnauzbart» und seinen «unwirsch wachsamen Blick.» (GKFA DE 471) Optisch evoziert er damit nicht den freundlich-umsorgenden Zugbegleiter, sondern erinnert an einen harten und erbarmungslosen Sittenpolizisten, der die Untertanen des Staates, auf das Harische an- und zurechtweist, was ihm Kraft seiner staatlichen Autorität gelingt. Besonders auffällig ist hier das rote Lederband um seine Schulter, das gewöhnlich

als eine Art Patronengürtel verstanden wird, womit sich die von ihm verkörperte Staatsgewalt inhaltlich auf die militärische Macht und Symbolik bezieht, die im Wilhelminischen Deutschland omnipräsent war. Die von ihm ausgestrahlte Regeltreue zeigt sich direkt in der Interaktion mit einer «alte[n] Frau in [...] [einer] fadenscheinigen schwarzen Mantille» (GKFA DE 472). Diese tadeln er lautstark, «weil sie um ein Haar in die [Z]weite Klasse eingestiegen wäre.» (GKFA DE 472) Angesichts ihres ärmlich wirkenden Äusseren ist davon auszugehen, dass ihr der Zustieg in diese Klasse nicht gestattet gewesen wäre, jedoch überrascht die unfreundliche Art und Weise des Schaffners. Einmal mehr demonstriert er nicht nur die soziale Kälte des Staatsapparates, sondern auch die starre Klassengesellschaft, in der sozial Schwächere mit autoritärer Herablassung behandelt und gegängelt werden. Diese Beobachtung veranlasst den Erzähler zu einer ersten Reflexion über den Staat, in dem er lebt: «Das ist der Staat, unser Vater, die Autorität und die Sicherheit. Man verkehrt nicht gern mit ihm, er ist streng, er ist wohl gar rauh, aber Verlass, Verlass ist auf ihn und dein Koffer ist aufgehoben wie in Abrahams Schoss.» (GKFA DE 472) Auf sachlicher Ebene ist diese Aussage zu falsifizieren, denn mit Blick auf das Ende der Erzählung stellt der Umgangston des Schaffners keinesfalls einen Hinweis auf die Sicherheit der Passagiere und ihres Gepäcks dar. Autoritär wirkt der Staat in Person des Schaffners aber dahingehend, dass der Erzähler durch ihn derart eingeschüchtert wird, sodass er keine Fragen stellt oder Einwände äussert. Der Staat agiert also tyrannisierend und unterdrückend. Vor dieser Folie ist auch die postulierte Verlässlichkeit des Staates als ambivalent zu verstehen: Für nicht-privilegierte Untertanen gilt die Verlässlichkeit hinsichtlich ihrer Unterdrückung; für die Elite ist auf ihn Verlass, dass deren Privilegien verteidigt und gewahrt bleiben. Dies zeigt sich direkt anhand der nächsten Figur, die auftritt.

Der Erzähler erblickt einen Herrn, der «in Gamaschen und gelbem Herbstpaletot» am Gleis «lustwandelt» (GKFA DE 472). Dieser führt einen kleinen Hund mit sich, «eine gedrungene Dogge» mit einem luxuriösen «silberne[n] Halsband» und einer Leine aus «farbig geflochtenem Leder.» (GKFA DE 472) Einen noch grösseren Eindruck macht der Herr, der aus Sicht des Schriftstellers «sicher von edelster Abkunft ist.» (Ebd.) Er trägt ein Monokel, das seine «Miene verschärft, ohne sie zu verzerrn, und sein Schnurrbart ist trotzig aufgesetzt, wodurch seine Mundwinkel wie sein Kinn einen verachtungsvollen und willensstarken Ausdruck gewinnen.» (GKFA DE 472) Seine optischen Attribute reflektieren das Wilhelminische Vorbild: Der Bart entspricht dem des Kaisers und der verachtungsvolle Ausdruck seines Gesichts spiegelt die Mentalität der herrschenden Klasse den anderen Gesellschaftsteilen gegenüber wider, die von Standesdünkel geprägt war. Dieses optisch indizierte Herrenmenschentum setzt sich in seiner behavioralen Komponente fort. Er richtet eine Frage an den Schaffner, der – angesichts dessen, mit welcher Sorte Mensch er sich konfrontiert sieht – die Rolle

wechselt und nun seinerseits untertänig auf eine (vermeintlich) höhere Autorität reagiert. Zudem kommt auch der Schriftsteller selbst in Kontakt mit dem Herrn, denn er wird von ihm angerempelt. Eine Entschuldigung bleibt aus, wozu ihm nach der Meinung des Erzählers dessen Abkunft das Recht gibt. Noch weiter geht der Herr dadurch, dass er – verbotenerweise – seinen Hund mit in das Schlafabteil nimmt. Auch dies lobt der Schriftsteller und sieht es als das Standesrecht des Herrn an, diejenigen Gesetze zu missachten, die für den Rest der Gesellschaft gelten. «Das Anherrschen und Angeherrscht-Werden, das Sich-Aufspielen oder Sich-Wegducken sind [mit Blick auf alle Standes- und Klassengrenzen] augenscheinlich die einzige zugelassenen Optionen im sozialen Verhaltensregister dieser Gesellschaft.»<sup>54</sup> Dieses Register kulminiert im Disput zwischen dem Herrn und dem Fahrkartenkontrolleur. Dieser muss die Fahrkarte des Herrn kontrollieren, worauf dieser ungehalten zu toben beginnt. Von der Beleidigung «Affenschwanz» (GKFA DE 474), die dem Erzähler Eindruck macht, lässt sich der Kontrolleur in der Erfüllung seiner Pflicht nicht abhalten. Darauf schleudert der Herr diesem sein Fahrkartenheft entgegen, das ihn «heftig [...] ins Gesicht» (GKFA DE 474) trifft. Der Kontrolleur prüft die Karte pflichtbewusst und zieht unter de-voter Ehranbietung von dannen. Der Erzähler erwägt kurz, einzuschreiten, doch entscheidet sich letztlich dagegen. Wieso tut er dies? Allem Anschein nach ist das Standesdenken derart tief in seiner sozialen DNA verankert, dass er es nicht wagt, gegen ein Mitglied der gesellschaftlichen Elite vorzugehen. Er unterliegt der «Autoritätszugehörigkeit und [...] [dem] Faible [der Wilhelminischen Gesellschaft] für Uniformen, Titel und Machtinsignien»<sup>55</sup> ebenso wie die anderen Abziehbilder im Kontext der Reisegesellschaft – eine eindeutige Darstellung des gesellschaftlich-kulturellen und politischen Status quo.

Doch dieser Status quo wird infolge des Unfalls durcheinander gewirbelt, er verliert vorerst seine Gültigkeit. Von überall vernimmt der Erzähler entsetztes und panisches Rufen. Nach einem kurzen Intermezzo der Aufregung verlässt er wie die anderen Passagiere des Wagens den Zug mit einem Sprung auf das Gleis. Mit grosser Panik reagiert er auf die Information, dass der Gepäckwagen zerstört worden sei. Er ist erfüllt von der Angst um sein Manuskript; sein «Bienenstock, [s]ein Kunstgespinst, [...] [s]ein Stolz und Mühsal» (GKFA DE 478) scheint unwiederbringlich verloren. Des Einzigen, was sein Leben mit Inhalt und Sinn erfüllt, was ihm den Status in der Gesellschaft bringt, scheint er verlustig geworden zu sein. Diese Angst legt sich mit der Ankunft der Feuerwehr schnell wieder, da er sieht, dass der Gepäckwagen fast unbeschädigt ist, worauf er sich redselig unter die anderen Leute mischt.

Noch bevor alle Fahrgäste den beschädigten Zug verlassen, steht der Herr mit den Gamaschen erneut im Fokus. Allerdings zeigt er keine Spur mehr von der Erhabenheit und Unangreifbarkeit: Mit «von Angst entstellte[r] Stimme» (GKFA DE 475) ruft er gedemütigt um Hilfe. In einem Anflug von Aktionismus – wohl

auch, um seine gesellschaftliche Ehre zu retten – versucht er, eine Notaxt zu erreichen, was ihm jedoch misslingt, worauf er eigennützig den Zug verlässt. Dies zeigt den Egoismus der Eliten; diese stützt ihren Herrschaftsanspruch auf Inszenierung, Insignien und Traditionen. Wenn es die Situation aber wahrlich erfordert, setzt sich ein Egoismus durch, der bestimmt ist von der Egalität gegenüber den Untertanen. Auch der Schlafwagenbeamte kehrt zurück und demonstriert keinerlei staatlich-autoritäres Verhalten mehr: «[E]r liess seine amtliche Sachlichkeit dahinfahren, die grossen Ereignisse lösten seine Zunge» (GKFA DE 476); ein Hinweis darauf, dass der Staat die Menschen in derart feste Rollen- und Hierarchiekonstrukte presst, sodass sie nicht nur den humanen Umgang mit anderen ablegen, sondern auch ihren eigenen menschlichen Charakter. Auch der zweite auftauchende Beamte hat sämtliche Autorität eingebüßt; es ist der Stationschef, der «ohne Mütze» (GKFA DE 477) am Zug entlang läuft und «weinerlich» (ebd.) Befehle ruft, um die Passagiere «in Zucht zu halten» (ebd.), was nicht gelingt, denn niemand achtet einen Staatsvertreter ohne die entsprechenden Insignien. Schliesslich tritt der Schaffner auf. Er läuft jedoch nicht gezielterisch wie zu Beginn, sondern er humpelt und klagt ausschliesslich über Knieschmerzen. «Der Staat, unser Vater» (GKFA DE 478) sowie die Menschen, die diesen Staat erst bilden, indizieren also eindeutig Vulnerabilität. Menschen sind Spielbälle äusserer Umstände und höherer Mächte, was der Unfall der Eisenbahn evident illustriert. Die Entgleisung im Text findet hinsichtlich des Staates statt, das politische und soziale System gerät aus der Bahn, die «zuvor sittsam aufgeteilten Geschlechter werden [...] durcheinandergewürfelt, [...] [die] sozial distinkten Passagierklassen aus ihren statusgetrennten Abteilen [geraten] durcheinander.»<sup>56</sup> Auf diese Unordnung reagieren die Passagiere mit gesteigerter Gesellig- und Redseligkeit; Distinktionsgrenzen verschwimmen und die vorher strikt in Klassen gegliederte Reisegemeinschaft mischt sich und tauscht sich auch – menschliche Interaktion entsteht.

Diese Situation besteht aber vermeintlich nur kurz, denn als die Feuerwehr eintrifft, birgt diese den Gepäckwagen und stellt wieder «etwas wie Ordnung in die Sache» (GKFA DE 480). «[D]ieser Staat, unser Vater gewann wieder Haltung und Ansehen.» (GKFA DE 480) Doch ist dem wirklich so, kann das Unglück und dessen Folgen derart schnell und rückstandslos beseitigt, der Status Quo wieder hergestellt werden? Es findet sich jedenfalls schnell ein Ersatzzug für die gestrandeten Passagiere sämtlicher Klassen.

Doch in jenem neuen Zug entpuppt sich ein weiteres Problem für die vorher so unnachgiebig durchgesetzte Klassengesellschaft. Die vorausgegangene Havarie führt dazu, dass nun jeder Fahrgäst – ungeachtet des zuvor gelösten Tickets – in die Erste Klasse stürmt. Die zuvor wagentechnisch so exklusiven und privilegierten Fahrgäste verlieren damit ihren vorigen Nimbus und ihr Distinktionsmittel. Besonders schwer wiegt dieser Verlust für den Herrn in den Gamaschen, der auch

seinen Hund abgeben musste. Sämtliche Privilegien aufgrund seines Standes werden ihm in diesem neuen, klassenlosen Zug genommen; er ist nun ein Mensch wie jeder andere auch. Als er seinen Unmut artikuliert, antwortet ein anderer Fahrgast, dass er froh sein solle, dass er überhaupt sitze. Auch die alte Dame, die zuvor noch aus der Zweiten Klasse vertrieben wurde, lässt sich glücklich auf ein «Plüschkissen» (GKFA DE 481) nieder und kann ihr Glück kaum fassen. In diesem neuen gesellschaftlichen System innerhalb des Zuges, das regiert wird von der «Majestät des [aus dem Auge der Elite] Unglücks» (GKFA DE 481), verzichten die zuvor so Privilegierten auf ihre überbordende Bevorzugung zum Wohle der Mehrheit: im Ersatzzug sind alle Menschen gleich.

Am Ende bringt Mann noch einmal den Schreckensterminus eines jeden Kaiser-treuen ins Spiel: den Kommunismus. Diesen skizziert er in *Das Eisenbahnunglück* als zeitlich begrenzte Vision. Sobald der Zug hält und die Passagiere die Erste Klasse verlassen, begeben sie sich wieder in ihre Standesbahnen; der Verlust der Privilegien und damit die Gleichheit der Menschen endet mit dem Abschluss der Reise. Der erste Zug ist dabei als «verdichtete hierarchische Einrichtung eine Sozioskopie en miniature, an der die gesellschaftlichen Mechanismen des Wilhelmischen Kaiserreiches und seiner Staatsfrömmigkeit»<sup>57</sup> ironisch dargestellt werden; der zweite Zug dient als fahrendes Versuchslabor für eine alternative Gesellschaftsform, deren humanitäres Potenzial sehr kurz geschildert wird. Es scheint der Glaube und die Hoffnung auf einen – durch die technologischen Weiterentwicklungen in Form der Eisenbahn – Fortschritt durch, der letztlich zu mehr sozialer Gerechtigkeit führen soll. Will Mann also am etablierten Klassensystem rütteln, einen sozialistischen Umsturz skizzieren und befeuern? Eher nicht. Thomas Mann war sich des Chaos des «Wesen[s] der Dinge»<sup>58</sup> sowie des system- und ordnungsgefährdenden Potenzials moderner Entwicklungen, für welche die Eisenbahn als Galionsfigur zu lesen ist, bewusst. Politisch hatte Mann jedoch wenig Interesse an einem kommunistischen Umschwung, sein politisches Idealbild war das des «aufgeklärten Absolutismus. Ein Bündnis von Macht und Geist muss an die Spitze, dann lässt sich alles ordnen.»<sup>59</sup> In seinen Grundzügen entsprach das Kaiserreich also seinen Vorstellungen, jedoch verteufelte er den Kommunismus nicht (sonst wäre dies in der Novelle deutlicher dargestellt), sondern erkannte in ihm – repräsentiert durch die Eisenbahn – möglicherweise ein Potenzial zur Ergänzung der bestehenden Ordnung durch die Komponente der Humanität und erhöhten sozialen Gerechtigkeit; ergo eine eher sanfte und modifizierende Evolution statt einer radikalen Revolution. Wie so häufig suchte Mann für diese Art der Proklamation keine Bühne, sondern wählte die Literatur als Kommunikationsmedium und Experimentierfeld. Genauer gesagt, er nutzt den Zug als prototypisch modernen Gegenstand, um nicht nur die aktuelle Gesellschaft zu beobachten und ironisch in ihre Bestandteile zu sezieren. Er verwendet die literarisierte Eisenbahn auch, um einerseits zu demonstrieren, wie etablierte

und stabil geglaubte Systeme durch den technologischen und gesellschaftlichen Fortschritt ins Wanken geraten können; andererseits zeigt er auch auf, dass gesellschaftlich-politische Systeme – durch technischen wie gesellschaftlichen Fortschritt, den die Eisenbahn repräsentiert – modernisier- und korrigierbar sind. Der Zug erinnert damit nicht nur optisch hinsichtlich der Form an ein Reagenzglas, er wird in *Das Eisenbahnunglück* auch verwendet wie eines, nämlich als Gefäß und Behältnis für ein – in diesem Falle – literarisch-soziales Experiment.

#### IV.

#### Die Eisenbahn als Ort des Kosmopolitischen, der Entgrenzung und der Erkenntnis

In den 1950er Jahren etablierte sich nicht nur das Automobil immer weiter in Westeuropa, auch die Passagierluftfahrt wurde nach dem Zweiten Weltkrieg derart ausgebaut, dass Flugreisen sowohl in den atlantischen wie in den pazifischen Raum möglich waren. Zudem begannen in dieser Zeit moderne Flugzeuge mit Strahltriebwerken vor allem im Bereich der Langstreckenreisen die bis dato eingesetzten Propellerflugzeuge zu verdrängen. Noch zur Verfassungszeit der *Bekenntnisse des Hochstaplers Felix Krull* war Thomas Mann sich dieser technischen Errungenschaften und des beinahe magisch erscheinenden Fortschritts des Fliegens nicht nur bewusst, er nahm dieses Angebot auch selbst in Anspruch: Noch per Schiff ins US-amerikanische Exil gereist, kehrte er von dort über den Wolken zurück nach Europa.<sup>60</sup> In seinem letzten Text findet sich jedoch keinerlei Erwähnung des Flugverkehrs, obwohl der Text eine Vielzahl von Reisen beinhaltet. Zunächst mag dies ein bewusstes Exkludieren technologischen Fortschritts sein. Bei der Lektüre erschliesst sich der Grund jedoch auf schnelle Art und Weise, denn die Handlung, das im Rückblick von Protagonisten erzählte Leben, begann in der Mitte der 70er Jahre des 19. Jahrhunderts und der erzählende Krull gibt an, das 40. Lebensjahr erreicht zu haben. Daraus ergibt sich die simple Konklusion, dass in dem Temporalabschnitt, in welchem die erzählte Welt wie die Handlung angesiedelt sind, weder der Automobil- noch der Flugverkehr in der erwähnten Form existent waren. Es gab jedoch ein primäres Fortbewegungsmittel, das es erlaubte, schnell, komfortabel und zuverlässig auch weite Strecken zurückzulegen. Ein Vehikel, das im Zentrum des inhaltlichen wie motivischen Höhepunktes des Romans steht: die Eisenbahn; und diese soll hinsichtlich ihrer Bedeutungs- und Deutungsmöglichkeiten thematisiert werden.

Im Hinblick auf dessen Entstehungs- und Publikationsgeschichte nimmt der *Krull* eine Sonderrolle im Mann'schen Œuvre ein: Zu Beginn der 1900er Jahre erdacht und konzipiert, wurde er erst – nach Jahrzehntelangen Unterbrechungsphasen – 1954 veröffentlicht. 1905 begann Mann mit ersten Vorarbeiten und

Notizen, der Sammelprozess dauerte weitere Jahre. 1910 schliesslich begann die Arbeit, die allerdings recht stockend voranging.<sup>61</sup> Bis 1914 brachte Mann zwar einiges zu Papier. Das bis dahin angesammelte Konvolut aus «zahlreichen Materialien, Notizblätter[n], Zeitungsausschnitte[n] und ähnliche[m]»<sup>62</sup> fand sich zu diesem Zeitpunkt aber noch nicht verarbeitet, skizzierte aber bereits die «Psychologie des Hochstaplers [...], seine Problematik und seine Bedürfnisse» sowie Motive des «Rollentausch[es] und [der] Identitätsveränderung».<sup>63</sup> Im Sommer des Jahres 1911 war wahrscheinlich das *Buch der Kindheit* fertiggestellt, bevor Mann eine einjährige Pause einlegte, dann ein Jahr weiterarbeitete, bevor 1913 das Projekt wieder beiseite gelegt wurde, um den *Zauberberg* zu beginnen.<sup>64</sup> Die Hochstaplergeschichte gab Mann jedoch nicht auf, er «hielt das *Krull*-Konvolut, Handschriften, Notizen, Drucksachen, Bilder zusammen und führte es durch alle Stationen seines Lebens mit sich.»<sup>65</sup> Nach zwei Weltkriegen und der Veröffentlichung des *Zauberberg* und der *Joseph*-Tetralogie beschloss Mann, angesichts der Entwicklungen auch innerhalb seines eigenen Schaffens, stoffliche und inhaltliche Änderungen bezüglich des *Krull* vorzunehmen: Er reicherte den Text unter anderem um eine mythologische Komponente an.<sup>66</sup> Am 26. Dezember 1950 fuhr Mann erstmals seit fast 40 Jahren mit der Arbeit am Roman fort, kürzte die Handlungselemente und setzte an anderen Stellen ausschweifendere natur- und kunstphilosophische Exkurse und Gespräche.<sup>67</sup> So stellt er den Text genau drei Jahre später fertig, dessen Auslieferung schliesslich am 27. September 1954 begann.<sup>68</sup>

Im Vergleich zu den anderen hier thematisierten Texten gestaltet sich der Plot des *Krull* als bedeutend umfangreicher. Dies überrascht wenig, da es sich bei diesem um einen Roman und eben nicht um eine Novelle handelt, was nicht nur in einer Mehrzahl von Erzählsträngen, sondern auch in einer grösseren Vielfalt von inhaltlichen Aspekten sowie Motiven und Sujets resultiert. Nichtsdestotrotz soll die Textkenntnis an dieser Stelle kurz aufgefrischt werden. Aus der Retrospektive erzählt der zurückgezogen lebende, 40-jährige Felix Krull von seiner bewegten Vergangenheit und den Abenteuern in seinem Leben, die ihn dorthin geführt haben, wo er nun ist. Er wird Mitte der 1870er Jahre im Rheingau in eine Industriellenfamilie geboren. Der Vater verdient als Schaumweinfabrikant den Lebensunterhalt der Familie, wobei sein Produkt von derart schlechter Qualität ist, dass die prachtvolle Verpackung darüber hinwegtäuschen muss. Zugleich pflegt der Vater einen ausschweifenden, kostspieligen und moralisch fragwürdigen Lebensstil, sodass die Familie Krull in der Stadt sekluiert bleibt, was dazu führt, dass auch der junge Felix ohne Freunde aufwächst, was ihm jedoch keinen Kummer bereitet, da er von Kindesbeinen an davon überzeugt ist, anderen Menschen überlegen zu sein. Sein Talent zu Rollenspiel und Inszenierung demonstriert sich früh, beispielsweise im Rahmen von Konzerten – infolge derer er bejubelt wird, obgleich sein Instrument keinen Ton hervorzubringen vermag

– oder als Modell für seinen Patenonkel stehend, wobei er in jeder Verkleidung so aufgeht, dass der Aufzug nicht mehr als Verkleidung zu identifizieren ist. Als Schlüsselerlebnis mit lebensbeeinflussenden Folgen entpuppt sich seine Begegnung mit einem Schauspieler, wobei Felix erkennt, dass das Publikum – und damit auch die Welt – nach Illusion und Verführung verlangt, was sich mit seinem eigenen Wesen und Weltbild kongruent verhält. Bevor er die Volljährigkeit erreicht, gerät der Vater in die Insolvenz und begeht Suizid. Felix folgt seiner Mutter nach Frankfurt, wo diese eine Pension eröffnet. Den Aufenthalt in der Metropole nutzt er, um sich mit dem Leben der Oberschicht vertraut zu machen, zu der er jedoch noch keinen Zutritt hat. Aufgrund seines Aussehens und seiner Art, das erotische Interesse beider Geschlechter auf sich ziehend, gerät er auch in die Sphären zwielichtiger Kreise: Er lernt eine Prostituierte kennen, als deren Zuhälter er fungiert und unteren deren Anleitungen er seine früh erworbenen Fähigkeiten als Liebhaber komplettiert. In Frankfurt muss er sich zudem der Musterung für den Militärdienst unterziehen, den er nicht anzutreten gedacht. Er konsultiert medizinische Lehrbücher, durch deren Studium es ihm gelingt, einen täuschend echten epileptischen Anfall zu simulieren, womit er seine Ausmusterung erreicht. Darauf folgt er dem von seinem Paten ausgearbeiteten Lebensplan und bricht nach Paris auf, um dort in einem Grand Hotel eine Anstellung zu finden. Während er beim Grenzübertritt vom Zoll kontrolliert wird, stiehlt er unbemerkt das Schmuckkästchen einer Dame. Zu Beginn seiner Hoteltätigkeit wird er als Liftboy eingesetzt und in Armand umbenannt. Den gestohlenen Schmuck veräussert er bei einem Hehler, vom Erlös finanziert er die Partizipation am belle vie de Paris. Im Hotelaufzug trifft er auf die Dame, die er zuvor bestahl und welche ihn in erotischem Interesse auf sein Zimmer lädt. Dabei gesteht Krull ihr den Diebstahl, worauf sie ihn zum Hermes stilisiert und ihn dazu auffordert, weitere ihrer Schmuckstücke zu stehlen. Durch den Erlös durch das Raubgut und seinen Aufstieg innerhalb der Hotelhierarchie führt er das Leben eines wohlhabenden Dandys. Während des Besuchs einer Zirkusvorstellung erkennt Krull seine eigenen künstlerischen Ambitionen: Inspiriert von den Artisten, setzt er sich zum Ziel, die Welt und deren Bewohner einzunehmen und zu verzaubern. Zwei Gäste des Hotels bemühen sich erfolglos um Krulls Gunst, da er seine Freiheit nicht aufgeben möchte. Als er jedoch die Bekanntschaft des Marquis de Venosta macht, beschliesst Krull, sein schauspielerisches Talent anzuwenden und schlägt diesem einen Rollentausch vor: Krull unternimmt an Stelle des Marquis eine Weltreise, damit dieser Zeit mit einer Pariser Sängerin verbringen kann. Nach dem Studium des Lebens und der Charakteristika des Marquis bricht Krull auf. Die Reise beginnt in einem Nachzug nach Lissabon, der den Schauplatz für den kunst-, lebens- und naturphilosophischen Höhepunkt des Romans bildet. Im Speisewagen trifft Krull den Paläontologen Professor Kuckuck. Dieser doziert über die Evolution des Kosmos, des Lebens

und des Menschen sowie den Sinn und die Beschaffenheit der humanen Existenz. In Lissabon fügt sich Krull schnell in die Familie und in das Arbeitsumfeld Kuckucks ein. Krull adaptiert immer stärker die Persönlichkeit des Marquis und berichtet auch «seinen» Eltern von seinen abenteuerlichen Erlebnissen. Er besucht mit der Familie Kuckuck einen Stierkampf, wobei seine Aufmerksamkeit gespalten ist zwischen dem Kampf und der Erscheinung der Frau Kuckucks. Das Ende des Romans bildet ein Treffen zwischen Krull und Zouzou, der Tochter des Professors, währenddessen er sie küsst. Die Situation wird gestört, als Kuckucks Frau auftritt und ihre Tochter forschickt, nur um Krull daraufhin selbst zu verführen.

Bevor Krull den Zug besteigt und dieser ins Blickfeld rückt, soll an dieser Stelle kurz auf die Hintergründe der Figur eingegangen werden. Die philosophische Grundlage der Persönlichkeit Krulls stellt Manns Interesse für und seine Auseinandersetzung mit Schopenhauers Weltsicht dar. Danach handele es sich bei der Realität, bei der wahrnehmbaren Welt um eine scheinbare Konstruktion, eine Illusion. «Das Ding an sich»<sup>69</sup>, die wahrhaftige Realität, vermöge der Mensch nicht zu erkennen, da dessen Intellekt gebunden sei an «die Erkenntnisform von Zeit, Raum und Kausalität [...].»<sup>70</sup> Das Primärcharakteristikum des Menschen sei der «illusionäre Charakter des Lebens»<sup>71</sup>, die Welt das «Blendwerk des *principii individuationis*» (ebd.). Aufgrund des irrtümlichen Glaubens der Menschen an die individuelle Vielheit sei es eben nicht möglich, die Einheit allen Seins, das Ding an sich, zu erkennen. Thomas Mann folgt diesem Konzept und durchschaute jenen Illusionscharakter des Lebens. Als selbsterklärter Künstler der Erkenntnis sah er sich dazu veranlasst, die «Welt als Schauspiel»<sup>72</sup> hinzunehmen. Diese Überzeugung teilt Krull mit seinem Schöpfer; er durchschaut die auf Trug, Täuschung und Blendwerk basierende Welt. Er weiß, dass er in einem Umfeld lebt, das ihn täuscht, zugleich aber auch von ihm getäuscht wird: Er führt ein «trügerisches Dasein in einer trügerischen Welt.»<sup>73</sup> Allerdings benötigt er dabei keine Schopenhauer'sche Erlösung, sondern er akzeptiert den reziproken «Blendwerkcharakter»<sup>74</sup> der Welt und ihrer Bewohner; er ist zugleich ihr Opfer wie auch ein Sieger über sie.<sup>75</sup> Er partizipiert an der Welt als Schauspieler: Für ihn ist die Erde eine Bühne, auf der er «das Illusionäre von Welt und Leben [...] [bejah[t] und das Schauspiel seines Lebens zu einem schönen Schauspiel [...] gestalte[t].»<sup>76</sup> Infolgedessen ist er kein «Schauspieler von Beruf, sondern aus Berufung»<sup>77</sup>: Das Wechseln von Rollen erfüllt in ihm ein erotisches Verlangen und Bedürfnis. Aufällig dabei ist, dass Krull sich durch die Übernahme verschiedener Rollen nicht verändert, sondern jeweils ein gänzlich anderer wird.<sup>78</sup> Er ist nur ein Bild, eine Projektionsfläche und eine Anziehpuppe. Er verfügt über keine reale Individualität, er ist «eine illusionäre Existenz»<sup>79</sup>, die Rollen einnimmt. Den Kulminationspunkt seines «völlig auf Täuschung ausgelegten Lebens»<sup>80</sup> bildet die Übernahme der Rolle des Marquis de Venosta.

Als eben dieser macht er sich auf den Weg von Paris nach Lissabon in einem Transportmittel, das seinem ‹neu erreichten› Adelsstand angemessen ist. Er steigt den Nord-Süd-Express. Dieser basiert wohl auf dem Sud-Express, der 1884 als Bestandteil einer Verbindung unter anderem zwischen Paris und Lissabon konzipiert wurde und diese Strecke ab 1887 auch befuhrt. Der Zug galt lange Zeit als der schnellste Europas.<sup>81</sup> Doch diese Bahn erreichte nicht nur hohe Geschwindigkeiten, sie verband diese gleichzeitig mit enormen Komfort und Luxus, was selbst anspruchsvollste Passagiere zufriedenstellte. Auch Krull als Marquis findet Gefallen an seiner Reise-Logis in seinem «spiegelgeschmückten, grau-plüschenem Halbcoupé erster Klasse.»<sup>82</sup> Er sitzt, edel und dem Vehikel angemessen gekleidet in «wohlgebügelten englischen Flanell mit hellen Gamaschen über den Lackstiefeln» (GKFA FK 297), «am Fenster, den Arm auf die Klapplehne der Sofabank gestützt, das Hinterhaupt am Spitzenschutz der bequemen Rückenlehne» (GKFA FK 297). Von Luxus umgeben, versetzen ihn das «rhythmischem[] Stampfen und Eilen des Zuges» (GKFA FK 298) beinahe in einen Zustand der Trance, den er verlässt, als er darauf aufmerksam wird, als die Dämmerung einsetzt und die Zugbeleuchtung angeschaltet wird, die Krulls «Privat-Behausung» (GKFA FK 298) noch eindrucksvoller in Szene setzt. Aus dieser bricht er auf, um sich zum Diner auf den Weg in den Speisewagen zu machen, wo er auf Professor Kuckuck trifft, mit dem er ein Gespräch über das Wesen des Universums und der Existenz führt. Während dieses Dialogs ist für das leibliche Wohl der Gesprächspartner bestens gesorgt: Es gibt unter anderem «Ölsardinen, Gemüsesalat und Sellerie» (GKFA FK 300), «Ale» (GKFA FK 300), «Suppe» (GKFA FK 301), «Vichy-Wasser» (GKFA FK 301), «Fisch» (GKFA FK 304) und «Mokka» (GKFA FK 318). Der sich durch ein mondänes Interieur auszeichnende Speisewagen, der auch für Thomas Manns körperliches wie soziales Wohlergehen auf seinen zahllosen Zugreisen immer von hoher Relevanz war,<sup>83</sup> bieten dabei den perfekten Schauplatz für das verdichtete und hochanspruchsvolle Gespräch der beiden Herren, die zum Ende hin allein im Wagen sitzen. Sie können sich vollumfänglich auf ihre Unterredung konzentrieren, während sie in Höchstgeschwindigkeit, von Raum und Zeit entrückt, davongetragen werden.

Das Gespräch zwischen Kuckuck und Krull stellt nicht nur das philosophisch-gedankliche Kernstück des Romans dar; Thomas Mann nutzt es, um durch die Worte des Professors eine «Rekapitulation [...] der Hauptthemen- und Motive» seines eigenen Lebenswerkes vorzunehmen und «alle seine Kirchenväter»<sup>84</sup> Schopenhauer, Nietzsche, Wagner und Goethe ein letztes Mal zu zelebrieren. Die Inhalte des Dialogs, der eher ein Vortrag Kuckucks ist, ausführlich in ihrer Gesamtheit darzustellen, würde den hier aufgespannten Rahmen sprengen, die Quintessenz soll dennoch hier dargestellt werden.<sup>85</sup> Grundlegend beruft Kuckuck sich auf Schopenhauers Naturphilosophie. In dieser denkt er den Menschen als Ende, als höchste Stufe einer vierstufigen evolutionären Abstufung;

ihm voraus gehen das Reiche der Tiere, der Pflanzen und der Mineralien, wobei der Mensch jedoch seine Herkunft aus dem Tierischen behält. Vor dieser Folie thematisiert Kuckuck auch die Evolution, die er in drei «Urzeugungen» (GKFA FK 313) separiert: «Das Entspringen des Seins aus dem Nichts, die Entwicklung des Lebens [ergo der Natur] aus dem Sein [ergo dem Anorganischen] und die Geburt des Menschen [aus dem Tierreich heraus].» (GKFA FK 313) Der eigentliche Lebensträger ist hierbei die umfassende Natur. Individuation ist dabei nur ein Herausstehen aus dieser, der Tod eine Rückkehr in selbige. Diese Individuation ist aber gekennzeichnet und bestimmt von Vergänglichkeit eben dieser, sie ist nur eine «rasch vorübergehende Episode, das Sein sei selbst eine *solche* [kursiv i. Orig.] – zwischen Nichts und Nichts, aus dem alles gezeugt sei und in das alles zurückkehren werde.» (GKFA FK 313) Hierbei stellen «Raum- und Zeitlosigkeit»<sup>86</sup> die Grundzüge des Nichts dar: «Dieses sei ausdehnungslos in jedem Sinn, stehende Ewigkeit, und nur vorübergehend sei es unterbrochen worden durch das raum-zeitliche Sein.» (GKFA FK 314) Das Alleinstellungsmerkmal ist in dieser Argumentation das Faktum, dass dieser – anders als beispielsweise das Tier – um die vergängliche Episodenhaftigkeit seines Seins weiss. Im Gegensatz zu Schopenhauer reagiert Kuckuck darauf aber nicht mit nihilistischen Willen zum Lebensverzicht: Seine Ausführungen finden ihren Höhepunkt in der Theorie der Allsympathie. Er erkennt an, dass das Sein Last und Lust zugleich ist, doch statt in resignierendes Mitleid zu verfallen, proklamiert er Sympathie mit allem Geformten, mit allem, «was einen Anfang habe und ein Ende, [...] beseelt wie es sei von Vergänglichkeit» (GKFA FK 319); unwert der Sympathie, sei nur das Nichts“ (GKFA FK 319). Die zeitliche Begrenztheit der Existenz, die erfüllt ist sowohl von Freude als auch Leiden, ist dasjenige, was diese erst wertvoll macht und deshalb soll dieser mit Wohlwollen und Lob begegnet werden.<sup>87</sup> Diesen lebensphilosophischen Ansatz gibt der Professor Krull mit auf dem Weg, bevor er diesen zu Bette und in einen hochreflexiven Traum entsendet.

So viel an dieser Stelle zum Inhalt des Gespräches; nun zur Frage der Relevanz und der Bedeutung des Verkehrsmittels, in dem es stattfindet. Wie bereits erwähnt, ist der Zug ein Vehikel der lokalen Entgrenzung. Dies gilt insbesondere für den Nachzug, der es seinen Passagieren ermöglicht, in der Dunkelheit, ohne die vorbeiziehende Landschaft zu sehen und ihre topographischen Limitierungen zu erkennen, Gebiets- und selbst Staatsgrenzen zu überwinden. Nutzt man dazu die Möglichkeit des Schlafes, stellt sich dabei ein nahezu magischer Eindruck ein, wenn man sich in einem Land zu Bette legt und in einem anderen wieder erwacht. Der Nachzug ermöglicht es einem damit, die Grenzen des eigenen Heimatlandes zu passieren und jeden Winkel der Welt zu bereisen, Kontakte zu knüpfen, internationale Erfahrungen zu sammeln und die Welt zur Heimat zu machen. Dieses Phänomen bezeichnet man gemeinhin als Kosmopolitismus. Ein Vertreter dessen war Thomas Mann selbst, wovon viele Photographien «in

weltläufig-souveräner Haltung»<sup>88</sup> zeugen. Seine wahrhaftig kosmopolitische Phase, die bis zu seinem Lebensende anhielt, begann nach dem Ende des Ersten Weltkrieges.<sup>89</sup> Im Kontext der Weimarer Republik wurde der Kosmopolitismus zur «geistigen Lebensform»,<sup>90</sup> wobei ihn erst seine Exilerfahrung wirklich auch körperlich in die «ausserdeutsche Welt und Internationalität»<sup>91</sup> trieb. 1926 unternimmt er einen Auslandsbesuch und damit einen Vorstoss in Richtung des Weltbürgertums: Er fuhr zu Repräsentationszwecken nach Paris, wobei er seine Erfahrungen in der *Pariser Rechenschaft* (1926) niederschrieb. Der Prozess des Welthaft-Werdens, der Wandel vom Deutschen zum Kosmopolitischen gelang dabei erst an der Stelle, an der die deutsche Sprache überging in die französische; ein Prozess, den Mann im Text parodiert, wenn der Bahnschaffner im international verkehrenden Zug die Sprache wechselt.<sup>92</sup> Final sich auch in der Öffentlichkeit als Kosmopolit identifizierend, stellt sich Mann in seinem internationalen Bürgertum in eine Reihe mit seinen Helden Goethe, Wagner, Nietzsche und Schopenhauer, indem er deren «stark über-deutsches, europäisches Gepräge»<sup>93</sup> akzentuiert. Auch Krull ist ein Charakter, der sowohl mental als auch physisch sein deutsches Heimatland verlässt. Das Reisen zwischen und die Überquerung von Gesellschafts- und Ländergrenzen ist eine der zentralen Säulen seines Lebens; er ist ein Wanderer der Internationalität und anders als Thomas Mann wird er – mit Blick auf dessen Exilflucht – auch nicht in sein vollumfängliches Kosmopolitentum gedrängt, sondern begibt sich freiwillig hinein. Für seine Reisen und den Höhepunkt seines weltbürgerlichen Daseins (die Episode als Venosta) nutzt er den Zug; dabei nicht irgendeinen, sondern das Verkehrsmittel der Kosmopoliten zur Zeit der Handlung – den Nachtzug: Kosmopolitismus qua Nachzug also. Zur Zeit der Texthandlung gestaltete sich dies als einfach, da europäische Metropolen gut miteinander verbunden waren. Gerade die Speisewagen der Eisenbahnen stellten eine ausgezeichnete Möglichkeit zu internationaler Völkerverständigung und zum Austausch zwischen Bürgern verschiedener Länder dar. Daher ist es nur logisch, dass die Interaktion zwischen den beiden Weltbürgern in einem solchen stattfindet. Professor Kuckuck ist ein Kosmopolit wie aus dem Lehrbuch. Schon aufgrund seines Berufes sind Auslandsreisen für ihn Normalität, wenn er «[n]ur auf einen [kurzen] Sprung» (GKFA FK 302) nach Paris fährt. Auch seine familiäre Konstellation unterstreicht sein Weltbürgertum: Aus Deutschland stammend, zog er durch ganz Europa nach Portugal, um dort zu arbeiten und eine Frau des Landes zu ehelichen. Am deutlichsten tritt sein Kosmopolitismus jedoch anhand seiner Bildung zutage: Er ist vollumfänglich kundig über die Welt, ihre Geschichte, ihre Entstehung und das Wesen ihrer Bewohner. Zudem vermag er es auch, in Krull schnell einen weiteren Gleichgesinnten zu erkennen, wenn er diesen mit einer Seelilie vergleicht, einem Organismus, der sich «frei [macht], [sich] emanzipiert [...] und schwimmend und kletternd [...] [abenteuert]» (GKFA FK 303f.). Damit erkennt er das weltbürgerliche Wesen

Krulls, der die Strecke nach Lissabon verheissungsvoll als «eine verschwindende [...] im Vergleich mit all denen, die noch vor [...] [ihm] liegen» bezeichnet (GKFA FK 300). Einen besonderen Marker für die Gesprächspartner wie für den Leser dahingehend, dass hier zwei wahrhaftige Kosmopoliten parlieren, stellt – analog zu Manns Schilderung in seiner *Pariser Rechenschaft*, wenn auch in invertierter Form – der Wechsel der Sprache dar, in der sie sich unterhalten. Bis dahin unterhielten sie sich in makellosem Französisch, doch dann wechseln sie in die Muttersprache beider – ins Deutsche. Dies fällt beiden weltläufigen Polyglotten nicht schwer, besonders Krull nicht, der über ein enormes Sprachtalent verfügt und sich so in jedem Kontext schnell adaptieren kann. Doch auch der selbstbe-titelte «junge[] Mann von Welt» (GKFA FK 318) erkennt, dass seine Weltbürgerlichkeit noch Verbesserungspotenzial birgt. Er zeigt sich tief bewegt und beeindruckt ob Kuckucks Vortrag und reflektiert ihn als Weiterführung seines eigenen Kosmopolitismus, indem er vom Professor mehr über eben jenen Kosmos lernt, in dessen Rahmen er sich bewegt und lebt.

Dies führt noch zu einer anderen Art der Entgrenzung, die weit über das Passieren von Ländergrenzen und Uhrzeiten hinausgeht, was das über die Fahrt anhaltende Gefühl der Zeitlosigkeit sowie des Wegfalls der Barriere zwischen Wach- und Traumzustand suggeriert. Krull macht sich im Zug auf dem Weg nach Lissabon auf in das bisher grösste Abenteuer seines Lebens. Das Abenteuer bedeutet hier nicht nur das Besteigen eines schnellen Zuges, der Landesgrenzen passiert und das Zeitgefühl ausser Kraft setzt, um das luxuriöse Leben in der Ferne in der Rolle des Marquis de Venosta zu geniessen. Ein Abenteuer bedeutet auch immer das Zurückklassen des Gewohnten und Vertrauten, der Konstanten und für unumstösslich geglaubten Wahrheiten sowie das Überschreiten der Grenzen von Orientierung und Wissen. In einem eben solchen Abenteuer findet sich Krull auf der Zugfahrt im Gespräch mit Kuckuck. Zu Beginn des Gespräches bemerkt Krull die Augen des Professors, die er als «Sternenaugen» (GKFA FK 299) bezeichnet. Einen altem Sprichwort nach stellen Augen das Fenster zur Seele dar. In Bezug auf die Interaktion im Roman ist dieses Bild Anlass für eine weitere These: Kuckucks Augen stellen für Krull das Fenster in eine andere Welt dar, eine Welt der intellektuellen, philosophischen, zeitlichen, lokalen und ins Kosmische gehende Entgrenzung des Wissens und der Erkenntnis. Bereits vor dem ersten Wortwechsel zwischen den beiden Gästen im Speisewagen bemerkt Krull das «belehrende[] Beispiel» (GKFA FK 300), das von dem Professor ausgeht. Dieser nimmt Krull als eine Art unbeschriebenes Blatt wahr, als leeres Gefäss, das es mit neuem Wissenszufluss zu befüllen gilt; dieser Aufgabe nimmt er sich an: «Man ist versucht, den Neuling ein wenig zu beraten...» (GKFA FK 304). Damit beginnt Krulls Abenteuer des Geistes. In den Grenzen seines vorherigen Wissens verhaftet, reagiert Krull mit Nachfragen zum «Eozän» (GKFA FK 306), zum Alter und zur Entwicklung des kosmischen Lebens, wobei er auf Informationen bezüglich

dessen «ausserordentlich gepackt» (GKFA FK 307) reagiert. Er ist gefesselt von dem Wissen, das der Professor ihm offeriert. Er verspürt eine «Neugier» (GKFA FK 307) ob des Gesagten und nimmt den Vorgang des Lernens als etwas «eigentümlich Herausforderndes, ins Gefühl Dringendes» (GKFA FK 308) wahr. Er fühlt den entgrenzenden Charakter des Vernommenen, das die Grenzen seiner bisherigen Wissensbasis sprengt. Diesen Vorgang empfindet er als einen «berauschenden [...] Reiz[]» (GKFA FK 308). Auch hinsichtlich der Exkurse über die Evolution, die Zellular- wie Molekularbiologie und die Astronomie lauscht Krull erregt und nimmt aufgeregt alles auf, was Kuckuck ihm anbietet. Die Eisenbahn agiert hier auf zwei unterschiedliche Arten entgrenzend: Zum einen durch die bereits erwähnte Fahrt über verschiedene Länder und Tage hinweg. Zum anderen durch das Grenzen expandierende Wissen, das Krull erwirbt. Durch die von ihm erwähnte Kurve fährt nicht nur der Zug, sondern mit ihm auch Krull metaphorisch in den wahrhaftig intellektuelle Turbulenzen auslösenden Teil der Wissens- und Erkenntnisofferte ein. Er *erfährt* durch all die Informationen über die Natur sowie das Weltall mit seinen «materiellen Körpern ohne Zahl, Meteoren, Monden, Kometen, Nebeln, Abermillionen von Sternen [...]», Übersystemen von Milchstrassen, [...] Massen verdünnten Gases und kalten Trümmerfeldern von Eisen, Steinen und kosmischen Staube» eine Öffnung seines Horizonts (GKFA FK 314). Er wird Zeuge eines Aufklärungsprozesses, der die Grenzen seines bisher für umfangreich und gefestigt geglaubten Wissens sprengt. Krull erkennt, was Raum und Zeit auf der Ebene des Galaktischen wirklich bedeuten und welche Rolle der Mensch in seiner Vergänglichkeit in diesem kosmischen Ensemble spielt. Der Zug ist hierbei konkludierend von entscheidender und dualer Relevanz: Die durch ihn erzeugte korporale und temporale Entgrenzung Krulls auf seiner – in der Diegese – realen Reise schafft die Voraussetzung dafür, dass dieser auch die festen Gleise seines bisherigen Denkens und Verständnisses von der Welt verlässt. Dies ist nötig, damit Krull einfährt in den Bahnhof der intellektuellen Erleuchtung – der Zug wird damit final zum Mittel und Ort der Erkenntnis.

## V. Fazit

Liebe Fahrgäste, wir erreichen sogleich unseren Endbahnhof. Bitte alle aussteigen. Haben Sie herzlichen Dank für Ihre Reise mit dem Thomas-Mann-Express. Mit der Ankunft stellt sich an dieser Stelle die konklusive Frage: Was bleibt nach dieser Fahrt durch Manns Werk in Bezug auf die zu Beginn skizzierte Fragestellung? Das Ziel dieses Beitrags war es, exemplarisch die Form der Manifestation, der Ausgestaltung sowie der Relevanz des Motivs der Eisenbahn im Œuvre Manns herauszuarbeiten, um mitunter die Frage zu beantworten, ob dieser literarisierte

Zug mehr ist als blass ein pragmatisches Verkehrsmittel. Dafür wurden drei Texte ausgewählt: Aus dem Frühwerk *Der Kleiderschrank* und *Das Eisenbahnunglück*, aus dem Spätwerk Thomas Manns letzter Roman *Bekenntnisse des Hochstaplers Felix Krull*.

In *Der Kleiderschrank* erwacht der Protagonist Albrecht van der Qualen in einem Zug vermeintlich an einem Bahnhof, der eigentlich nicht auf der Strecke liegt, auf der er sich befinden sollte. Anhand der Frage, ob van der Qualen beim Halt des Zuges überhaupt aufgewacht sei, oder ob die Geschichte vielmehr im Rahmen eines Traumes seinerseits stattfindet, wurde erörtert, dass die Eisenbahn hier als Vehikel in dieses entgrenzende Reich des Schlummers und des Traumes verstanden werden kann. Ferner wurde dargestellt, dass unter der Prämisse, jene letzte Fahrt sei van der Qualens Übertritt ins Totenreich, der Zug die Rolle des Fährmanns übernimmt, der ihn ins Jenseits befördert – zu seiner letzten Haltestelle.

Zudem wurde anhand der Novelle *Das Eisenbahnunglück* erläutert, inwiefern die Eisenbahn als ein Symbol und Agent der Moderne angesehen werden kann; dies geschah sowohl unter kulturellen wie auch zivilisatorischen Gesichtspunkten. Für viele Zeitgenossen Manns galt der Zug als Verkörperung der epochalen Veränderungen und Erschütterungen der Moderne. Hier stand der Konnex zwischen der Eisenbahn und der weit verbreiteten Neurasthenie im Fokus. Dabei wurde gezeigt, dass die Eisenbahn innerhalb der Erzählung über das inhärente Potenzial der Neurasthenie-Induktion verfügt und dieses auch anhand des Protagonisten verwirklicht. Daneben dient die Eisenbahn nicht nur als Spiegel der hierarchischen Klassengesellschaft des Wilhelminischen Kaiserreiches, sondern auch als räumlich und zeitlich begrenzter gesellschaftspolitischer wie -kultureller Versuchsaufbau dafür, wie das Wilhelminische System durch etwaige Veränderungen für die Majorität der Bürger des Reiches potenziell verbessert werden könnte. Die Eisenbahn wird somit zu einem sozialgesellschaftlichen Labor der Moderne.

In *Bekenntnisse des Hochstaplers Felix Krull*, in dessen Rahmen der Protagonist eine Vielzahl von Zugreisen unternimmt, wurde die ausschlaggebendste in den Fokus gerückt: die Fahrt als Venosta nach Lissabon samt des Gesprächs mit Kuckuck. Dessen Inhalte und Motivkomplexe wurden kurz dargestellt. Darauf folgte die Analyse der Eisenbahn, wobei zwei zentrale Deutungsaspekte herausgearbeitet wurden: Einerseits stellt die Eisenbahn und insbesondere der Nachzug samt seines Speisewagens ein Symbol für den Kosmopolitismus dar. Nicht nur ermöglicht er es, dass dessen Fahrgäste durch ihn Ländergrenzen überwinden und die Welt erkunden; durch die Möglichkeit der Zusammenkunft von Reisenden innerhalb des Zuges birgt die Eisenbahn-Fahrt selbst bereits die Möglichkeit für kosmopolitische Ereignisse, Erlebnisse und Erfahrungen. Andererseits trägt der Zug im Text noch ein weit bedeutsameres Potenzial – das zur Erkenntnis. Krull erfährt nicht nur durch die eigentliche Fahrt des Zuges eine lokale wie temporale

Entgrenzung, auch sein Geist erlebt eine Auflösung der bisherigen Grenzen des von ihm für wahr und gewusst Geglubten. Er gewinnt Erkenntnis über das Verhältnis von Raum und Zeit auf evolutionärer und kosmischer Ebene wie über die Verfasstheit des Lebens und der Natur. Der Zug ist damit der Ort und die Voraussetzung für die geistig-mentale Entgrenzung und Erkenntnis.



Abb. 3: Thomas und Katia Mann bei der Abreise – aus Köln – im Zugabteil stehend (aus dem Album von Heinz Hanke, datiert: 8.1954).<sup>94</sup>

## Anmerkungen

- 1 Vgl. Gert Heine u. Paul Schommer: Thomas Mann Chronik. Frankfurt a.M.: Vittorio Klostermann 2004, S. 3.
- 2 Abb.1: © ETH-Bibliothek Zürich, Thomas-Mann-Archiv / Fotograf: Unbekannt.
- 3 Vgl. Heinrich Heine: *Lutetia*. In: Ders.: Sämtliche Schriften, Bd. 9: Schriften 1831–1855, hrsg. v. Karl-Heinz Stahl. Frankfurt a.M., Berlin: Ullstein 1981, S. 217–548, hier S. 448f.
- 4 Reto Sorg: Der Rote Pfeil oder Die bewegte Nation. Vom literarischen Mehrwert der Eisenbahn bei Peter Bichsel und Peter Weber In: Zeitschrift für Germanistik XVII 2007, S. 155–175, hier S. 158.
- 5 Thomas Mann: *Der Kleiderschrank*. In: Ders.: Grosse kommentierte Frankfurter Ausgabe. Hg. und textkritisch durchgesehen von Terence J. Reed unter Mitarbeit von Malte Herwig. Bd. 2.1: Frühe Erzählungen 1893–1912. Frankfurt a.M.: S. Fischer Verlag 2004, S. 193–203, hier S. 194; im Folgenden mit der Sigle GKFA DK angezeigt.
- 6 Claudia Lieb: *Der Kleiderschrank* (1899). In: Friedhelm Marx u. Andreas Blödorn (Hrsg.): Thomas Mann Handbuch. Leben – Werk – Wirkung. Stuttgart: Metzler 2015, S. 99–101, S. 100.
- 7 Hans Rudolf Vaget: Die Erzählungen. Frühe Meisterschaft: *Tristan*. Sechs Novellen (*Der Weg zum Friedhof*, *Tristan*, *Der Kleiderschrank*, *Luischen*, *Gladius Dei*, *Tonio Kröger*, *Die Hungenden*). In: Helmut Koopmann (Hrsg.): Thomas-Mann-Handbuch. Stuttgart: Alfred Kröner 1990, S. 556–570, hier. S. 560.
- 8 Lieb, S. 100.
- 9 Für mehr Informationen über Komplex von Aussehen, Künstler und Künstlertypen, siehe Jan Hurta: «Aber was ist der Künstler?» Künstlertypologien im novellistischen Frühwerk Thomas Manns. Bamberg: Bamberg University Press 2019 (= Bamberger Studien zu Literatur, Kultur und Medien).
- 10 Vgl. Vaget, S. 561.
- 11 Vgl. Andrea Bartl: Zwischen Sfumato und Weichzeichner. Dinge, Blicke und eine Poetik des Verschwommenen in Thomas Manns *Der Kleiderschrank* (mit einem Seitenblick auf Michael Blumes filmische Adaption *Heiligendamm*). In: Andrea Bartl u. Franziska Bergmann (Hg.): Dinge im Werk Thomas Manns. München: Wilhelm Fink Verlag 2019, S. 31–53.
- 12 Diese Formulierung findet sich – abgesehen von *Der Kleiderschrank* – unter anderem auch noch in den *Buddenbrooks*. Für weiterführende Betrachtungen zum Ausdruck und dem damit verbundenen Aspekt der Atmosphäre primär im Frühwerk, siehe Claudio Steiger: «Die Luftstimmung ist das Ganze!» Atmosphärische Räume in Thomas Manns Frühwerk. In: Thomas Mann Jahrbuch 31 (2018), S. 139–152.
- 13 Alexander Honold: Frivole Kollisionen. Die Klassengesellschaft im Schlafwagen und das *Déjà-vu*-Erlebnis des *Eisenbahnunglücks*. In: Stefan Börnchen, Georg Mein u. Gary Schmidt (Hg.): Thomas Mann. Neue kulturwissenschaftliche Lektüren. München: Wilhelm Fink Verlag 2012, S. 193–212, hier S. 193.
- 14 Sorg, S. 158.
- 15 Vgl. Ebd.
- 16 Sabina Becker: Moderne. In: Dieter Burdorf, Christoph Fasbender u. Burkhard Moennighoff (Hg.): Metzler Lexikon Literatur. Stuttgart: Verlag J.B. Metzler 2007, S. 508–509, hier S. 508.
- 17 Honold, S. 193.

- 18 Vgl. Thomas Rütten: Auf der Mannschen Eisenbahn. Zur Pathogenität des Schienenverkehrs zum *Zauberberg*. In: Thomas Sprecher (Hg.): «Was war das Leben? Man wusste es nicht!» Thomas Mann und die Wissenschaften vom Menschen. Davoser Literaturtage 2006. Frankfurt a.M.: Vittorio Klostermann 2008 (= Thomas-Mann-Studien 39), S. 157–177, hier S. 157.
- 19 Vgl. Honold, S. 195.
- 20 Abb. 2: © Bayerischer Rundfunk. Fotograf: Thomas Muggenthaler.
- 21 Thomas Mann: *Das Eisenbahnunglück*. In: Ders.: Grosse kommentierte Frankfurter Ausgabe. Hg. und textkritisch durchgesehen von Terence J. Reed unter Mitarbeit von Malte Herwig. Bd. 2.1: Frühe Erzählungen 1893–1912. Frankfurt a.M.: S. Fischer Verlag 2004, S. 470–481, hier S. 470; im Folgenden mit der Sigle GKFA DE angezeigt.
- 22 Vgl. Ebd., S. 196.
- 23 Vgl. Rütten, S. 164.
- 24 Hermann Kurzke: Thomas Mann. Das Leben als Kunstwerk. Eine Biographie. Frankfurt a.M.: S. Fischer Verlag 2001, S. 188.
- 25 Rütten, S. 162.
- 26 Kurzke, S. 188.
- 27 Ebd.
- 28 Sarie Ann Haisch et. al.: Burnout und Neurasthenie – Zeitdiagnosen der Jahrhunderte? In: Swiss Archives of Neurology, Psychiatry and Psychotherapy 169 (2018), H. 2, S. 54–57, hier S. 54.
- 29 Vgl. Ebd.
- 30 Ebd., S. 54.
- 31 Vgl. Maximilian Bergengrün, Klaus Müller-Wille, Caroline Pross (Hg.): Neurasthenie. Die Krankheit der Moderne und die moderne Literatur. Freiburg i.B.: Rombach Verlag 2010.
- 32 Rütten, S. 172.
- 33 Ebd.
- 34 Ebd., S. 162.
- 35 Ebd., S. 164.
- 36 Ebd.
- 37 Ebd.
- 38 Vgl. Ebd., S. 165.
- 39 Ebd., S. 166-167.
- 40 Vgl. Rütten, S. 168.
- 41 Ebd., S. 168.
- 42 Vgl. George Miller Beard: Neurasthenia or Pervous Exhaustion. In: Boston Medical and Surgical Journal 80 (1869), Nr. 3, S. 217–221.
- 43 Rütten, S. 169.
- 44 Thomas Mann: Brief an Kurt Martens am 28. März 1906. In: Ders.: Grosse Kommentierte Frankfurter Ausgabe. Hg. von Thomas Sprecher, Hans R. Vaget und Cornelia Bernini. Bd. 21: Briefe I. 1889–1913. Frankfurt a.M.: S. Fischer Verlag 2002, S. 356–362, hier S. 357.
- 45 Hendrik Otremba: *Das Eisenbahnunglück* (1909). In: Friedhelm Marx u. Andreas Blödorn (Hg.): Thomas Mann Handbuch. Leben – Werk – Wirkung. Stuttgart: J.B. Metzler Verlag 2015, S. 123–125, hier S. 124.
- 46 Honold, S. 198.
- 47 Ebd., S. 201.

- 48 Ebd., S. 204.
- 49 Ebd., S. 197
- 50 Vgl. Ebd.
- 51 Ebd.
- 52 Vgl. Ebd.
- 53 Ebd., S. 199.
- 54 Honold, S. 201.
- 55 Ebd.
- 56 Ebd., S. 208.
- 57 Ebd., S. 211
- 58 Kurzke, S. 190.
- 59 Ebd.
- 60 Vgl. Thomas Mann: *Tagebücher 1951–1952*. Hg. von Inge Jens. Frankfurt a.M.: S. Fischer Verlag 1993, S. 233–234.
- 61 Vgl. Helmut Koopmann: *Bekenntnisse des Hochstaplers Felix Krull*. In: Ders. (Hg.): Thomas-Mann-Handbuch. Stuttgart: Alfred Kröner Verlag 1990, S. 516–533, hier S. 518–520.
- 62 Ebd., S. 521.
- 63 Ebd., S. 520.
- 64 Vgl. Ebd., S. 516.
- 65 Thomas Sprecher: *Bekenntnisse des Hochstaplers Felix Krull*. In: Friedhelm Marx u. Andreas Blödorn (Hg.): Thomas Mann Handbuch. Leben – Werk – Wirkung. Stuttgart: Metzler Verlag 2015, S. 78–87, hier S. 84.
- 66 Vgl. Ebd.
- 67 Vgl. Ebd.
- 68 Vgl. Ebd., S. 86; für eine ausführliche Analyse und Aufarbeitung der Entstehungsgeschichte des Romans, siehe: Hans Wysling: Archivalisches Gewühle. Zur Entstehungsgeschichte der *Bekenntnisse des Hochstaplers Felix Krull*. In: Paul Scherrer u. Hans Wysling: Quellenkritische Studien zum Werk Thomas Manns. Bern u. München: Francke Verlag 1967 (= Thomas-Mann-Studien 1), S. 234–258.
- 69 Thomas Mann: *Einführung in ein Kapitel der Bekenntnisse des Hochstaplers Felix Krull* (1953). In: Ders.: Gesammelte Werke in dreizehn Bänden. Bd. XI: Reden und Aufsätze 3. Frankfurt a.M.: S. Fischer Verlag, S. 704–706, hier S. 704.
- 70 Hans Wysling: Narzissmus und illusionäre Existenzform. Zu den *Bekenntnissen des Hochstaplers Felix Krull*. Bern u. München: Francke Verlag 1982 (= Thomas-Mann-Studien 5), S. 112.
- 71 Thomas Mann: *Schopenhauer* (1938). In: Ders.: Gesammelte Werke in dreizehn Bänden. Bd. IX: Reden und Aufsätze 1. Frankfurt a.M.: S. Fischer Verlag 1974, S. 528–580, hier S. 562.
- 72 Wysling, S. 114.
- 73 Ebd., S. 117.
- 74 Ebd.
- 75 Vgl. Ebd.
- 76 Ebd., S. 120.
- 77 Ebd., S. 124.
- 78 Vgl. Ebd., S. 132.
- 79 Ebd.
- 80 Ebd., S. 127.

- 81 Vgl. Stefan Vockrodt: Mistral, Capitol und andere Legenden. Berühmte Züge von, nach und über Paris. In: Eisenbahnen in Paris = Eisenbahngeschichte Spezial 2 (2015), S. 60–67, hier S. 61.
- 82 Thomas Mann: *Bekenntnisse des Hochstaplers Felix Krull*. In: Ders.: Grosse kommentierte Frankfurter Ausgabe. Hg. und textkritisch durchgesehen von Thomas Sprecher und Monica Bussmann in Zusammenarbeit mit Eckhard Heftrich. Bd. 12.1: Bekenntnisse des Hochstaplers Felix Krull. Der Memoiren erster Teil. Frankfurt a.M.: S. Fischer Verlag 2012, S. 297; im Folgenden mit der Sigle GKFA FK angezeigt.
- 83 Vgl. bspw. Thomas Mann: Tagebucheintrag vom 7. Februar 1954. In: Ders.: Tagebücher 1953–1955. Hg. von Inge Jens. Frankfurt a.M.: S. Fischer Verlag 1995, S. 179–180, hier S. 179 und Thomas Mann: Tagebucheintrag vom 7. Februar 1954. In: Ders.: Tagebücher 1953–1955. Hg. von Inge Jens. Frankfurt a.M.: S. Fischer Verlag 1995, S. 190–191, hier S. 191.
- 84 Wysling (1967), S. 289.
- 85 Beispielsweise Hans Wysling: Wer ist Professor Kuckuck? Zu einem der letzten «grossen Gespräche» Thomas Manns. In: Ders. (Hg.): Ausgewählte Aufsätze 1963–1995. Frankfurt a.M.: Vittorio Klostermann 1996, S. 285–309 und Malte Herwig: Bildungsbürger auf Abwegen. Naturwissenschaft im Werk Thomas Manns. Frankfurt a.M.: Vittorio Klostermann 2004 (= Thomas-Mann-Studien 32).
- 86 Wysling (1967), S. 291–292.
- 87 Die drei Urzeugungen sowie die Sympathie mit der Begrenztheit der Zeit des Lebens thematisiert Mann auch in seinem 1952 im Radio erschienen Essay *Lob der Veränglichkeit*. Wie im *Krull* äussert sich auch in diesem Text jedoch keine Resignation angesichts der limitierten Lebenszeit, sondern diese wird als Geschenk angesehen, die der Mensch individuell nach Veranlagung und Begabung nutzen kann. Durch ihre Endlichkeit nimmt die Zeit eine quasi geheilige Rolle ein und der Mensch – besonders der Künstler – hat die Aufgabe, trotz seiner eigenen Vergänglichkeit, in der ihm gegebenen Zeit etwas Unvergängliches zu schaffen. Für eine literarische Verarbeitung der in *Lob der Veränglichkeit* proklamierten Thesen und Inhalte in einem anderen Text aus Manns Spätwerk, siehe Jan Hurta: «Über «Kegel und Kreise» und «Dinge des Herzens». Krisensituationen in Thomas Manns *Die Betrogene*». In: Thomas Mann Jahrbuch 34 (2021), S. 135–148.
- 88 Thomas Sprecher: Thomas Mann und die Weltliteratur. In: Manfred Papst (Hg.): Vom weitläufigen Erzählen. Die Vorträge des Kongresses in Zürich. Frankfurt a.M.: Vittorio Klostermann 2008, S. 17–23, hier S. 19.
- 89 Vgl. Ebd.
- 90 Ebd.
- 91 Ebd.
- 92 Vgl. Ebd., S. 21.
- 93 Thomas Mann: Goethe und die Demokratie. In: Ders.: Grosse kommentierte Frankfurter Ausgabe. Hg. und textkritisch durchgesehen von Herbert Lehnert. Bd. 19: Essays VI 1945–1950. Frankfurt a.M.: S. Fischer Verlag 2009, S. 606–683, hier S. 608.
- 94 Abb. 3: © ETH-Bibliothek Zürich, Thomas-Mann-Archiv / Fotograf: Heinz Hanke.