

Andrea Breth brilliert am Wiener Akademietheater
mit einem Thriller von John Hopkins **SEITE 48**

Cees Nooteboom erzählt von seinen Reisen
zu den Bildern von Hieronymus Bosch **SEITE 51**



Eine Hüterin des Schlags im Nachtzug von München nach Hamburg – bald jedoch ist auf vielen Strecken in Europa Schluss mit den nächtlichen Reisen im Schlafwagen. GORDON WELTERS / LAIF

Ende einer Reise durch die Nacht

Nachtzüge waren als Idee schön, in der Praxis aber unbequem. Fehlen werden sie einem gerade darum. Von Alain Claude Sulzer

Als vor einigen Jahren das öffentliche Schwimmbad meiner Jugend dem Erdboden gleichgemacht wurde, weil es einer untertunnelten Strasse weichen musste, verspürte ich keinerlei Bedauern, nicht die geringste Nostalgie, nur anachronistische Schadenfreude. Statt mich zu ärgern, frohlockte ich und stiess damit auf Unverständnis. Natürlich freute ich mich nicht wegen der abgeholzten Bäume, meine gänzlich unsolidarischen Glücksgefühle rührten vielmehr von meinem Hass auf den Ort, an dem ich während meiner Kindheit zwei Ferienwochen lang einen Schwimmkurs hatte besuchen müssen. Der Gedanke an die durchlöchernten Blechtellerchen, nach denen man auf dem Boden des Schwimmbads tauchen musste, riss noch lange traumatische Wunden auf. Schwimmen lernte ich übrigens erst im Jahr darauf in der natürlichen Umgebung des Bodensees, wo der geschiedene Vater meines Schulfreunds ein Haus am See besass.

Schlafen auf engen Pritschen

Auch das Reisen mit dem Nachtzug – ein weiteres Relikt aus meiner Jugend – war kein Vergnügen. Verglichen mit dem verordneten Schwimmunterricht aber waren Zugfahrten im Liegewagen erträgliche Qualen, zumal sie Vorteile boten, die ich in der menschlichen Schwimffähigkeit höchstens dann entdecken konnte, wenn man Robinson Crusoe hiess. Mochten Nachtzugfahrten auf den Gesichtern der Passagiere auch Spuren schlafloser Nächte hinterlassen, Heimsuchungen in Form von Panikattacken, wie sie mich allein schon beim Gedanken an den Schwimmunterricht überfallen hatten, begünstigten sie nicht. So bleibt die einzige Gemeinsamkeit beider Betätigungen die entschwundene, unterschiedlich gewichtete Zeit.

Was aber nicht hiess, dass diese Form der Fortbewegung vorbehaltlosen Komfort bedeutete. Das Zurücklegen grosser Distanzen im Schlaf, insbesondere aber in den Wagons couchettes zweiter Klasse, war praktisch und erschwänglich, von Bequemlichkeit konnte jedoch keine Rede sein. Die Eingeschränktheit in beengten Verhältnissen (zweimal drei übereinanderliegende, herunterklappbare Pritschen auf knapp bemessenem Raum) war wesentlicher Bestandteil, um nicht zu sagen: Nachteil dieser Reiseunternehmung; von den wenigen zur Verfügung stehenden, stetig schwindenden Kubikmetern frischer Luft ganz zu schweigen. Die erste Klasse (Waggons-lits) mit ihren leinenbezogenen Doppel- oder gar Einzelbetten, Daunendecken, Toiletten, persönlichem Service, manchmal sogar Duschen, war ein in unerreichbarer Ferne liegendes Gerücht. Tägliche Flüge nach London oder Berlin, das damals alles andere als eine verlockende Destination war, nach Rom oder Paris waren reine Zukunftsmusik oder schlicht unbezahlbar. In den Couchettes der zweiten Klasse schlief man nicht in seidenen Pyjamas, sondern in Kleidern, bei grosser Kälte (ausgefallener Heizung!) sogar im Mantel. Die einzigen Schaffner, die man zu Gesicht bekam, waren verschlafene, unrasierte Studenten, die einen kurz vor der Ankunft, gegen die Abteiltüren hämmern, aus dem Schlaf rissen. Daran, dass sie Kaffee oder gar Frühstück ausgegeben hätten, kann ich mich nicht erinnern. An die Hektik, die danach in den engen Kabuffs entstand, schon. Jeder war darauf bedacht, dem Gedränge so schnell wie möglich zu entkommen.

Flach atmend nahm man sämtliche Unannehmlichkeiten in Kauf; am meisten litten jene, denen die beiden oberen Klappbetten zugeteilt worden waren, wo die Luft noch etwas miefiger war als

in Bodennähe. Was für ein Glück, wenn man bei milden Temperaturen reiste und das Fenster öffnen konnte, ohne dass sich einer der anderen Fahrgäste beschwerte (was unwahrscheinlich war, weil sich beim Zugfahren auf begrenztem Raum eigentlich immer jemand beschwert). Entschädigt wurde man für alle Unbilden durch den Bestimmungsort der Reise. Dafür hatte es sich gelohnt, die Strapazen auf sich zu nehmen.

Auch wenn man das Ziel noch nie gesehen hatte, eine von Büchern und Filmen genährte Vorstellung hatte man natürlich bereits. Man ging davon aus, dass die Realität sie übertreffen würde. Grundsätzlich handelte es sich dabei um eine fremde Grossstadt, nicht um ein abgelegenes Kaff. Wo niemand hinwollte, hielt auch kein Nachtzug. Mit dem Nachtzug erreichte ich im Alter von sechzehn Jahren gegen sechs Uhr morgens Paris; ich habe diese Ankunft vierzig Jahre später in meinem Roman «Zur falschen Zeit» einem Ich-Erzähler in den Mund gelegt. Kein Wunder, dass ich dieser Erfahrung dankbar bin.

Jung, wie man war, arrangierte man sich mit menschlichen Ausdünstungen, dünnen Matratzen und unterdrücktem Harndrang, denn der Weg, den man auf sich nahm, war nicht das Ziel, der Weg war nichts weiter als die unumgängliche Strecke zum Bestimmungsort. Gleichgültig, auf welchem schlingernenden Weg man sie zurücklegte, ob bretterhart erschüttert oder leicht gefedert, Hauptsache, man erreichte, worum es ging: den Endbahnhof. Jenseits der Bahnhofshalle lag die heiss ersehnte Freiheit von der Beschränktheit des Elternhauses. Hatte man einmal den Nachtzug verlassen, waren die Unbilden der Reise auch schon vergessen. Bei Tag in der Bahn zu reisen, war sicher weniger beschwerlich, entbehrte aber des abenteuerlichen Reisegefühls. Wo einen zu viel Licht und

Ablenkung erwartete, fehlte die Konzentration auf das Wesentliche und Geheimnisvolle.

Wenn nun die Deutsche Bahn am Ende dieses Jahres ihr City-Night-Line-Angebot einstellt und damit das Netz an europäischen Nachtzug-Verbindungen folgenscher ausdünn, gibt es keinen Grund zu frohlocken, wie ich es im Fall der Zerstörung des Schwimmbads meiner Jugend tat. Eher ist es ein Grund zu nostalgischer Verklärung, denn die Vorzüge des Reisens durch die Nacht wegen der Beeinträchtigungen bei weitem auf. Darüber hinaus haben sie jederzeit abrufbare, jugendliche Idealbilder hervorgebracht, auf die man nicht verzichten möchte. Was bleibt, wenn gar nichts bleibt, wenn also nicht österreichische oder russische Staatsbahnen in die Breische springen, ist die Idee des Nachtzugs.

Zufälliges Aufeinandertreffen Unbekannter; fremde Schicksale, die unverhofft das eigene Dasein beeinflussen; flüchtige Bekanntschaften, die in heftig aufflammende, selten befriedigte Begehrde münden; Geschichten des Zufalls; tragische Begegnungen; komische Situationen. All das lässt sich nirgendwo glaubwürdiger, bestechender und farbig imaginieren und inszenieren als an Bord eines Zuges, der durch die Nacht ins Ungewisse rast. Ein Ort, den man nicht festhalten kann, ist ein Ort, an dem auch die Gewissheiten, Konventionen und scheinbar unverrückbaren Grenzen des gewöhnlichen Lebens zu wanken beginnen.

Kein Wunder, dass sich die Literatur und der Film des Topos Nachtzug immer wieder bedient haben. Wer, der einen Nachtzug besteigt, denkt nicht unwillkürlich an Patricia Highsmiths «Zwei Fremde im Zug», Agatha Christies «Mord im Orient-Express», Graham Greenes «Orient-Express», Pascal Mer-

ciers «Nachtzug nach Lissabon» (lauter Bücher, die auch Filme wurden) oder an Billy Wilders «Some like it hot» (um nur die Werke zu nennen, die einem sofort in den Sinn kommen). Seit der Einführung des durch George M. Pullman importierten Schlafwagens in Europa vor 141 Jahren wurde er zum Brennpunkt erzählerischer Kunst.

Ein Nachtzug – ein Zug überhaupt – ist wie ein Hotel oder Schiff; hier treffen Mitglieder einer Schicksalsgemeinschaft aufeinander, die im Grunde gerade dies vermeiden und ihre Anonymität wahren möchten (der Zug ist kein Ort, den man aufsucht, um Bekanntschaften zu machen). Wer sich gewöhnlich tunlichst aus dem Weg geht, steht sich hier unerwartet gegenüber. Unterschiedliche Alter, Gesellschaftsschichten, Charaktere, Geschlechter, Vorstellungen und Schicksale treffen aufeinander, sind einander ausgeliefert, lösen sich voneinander.

Liebe oder Desaster

Nachtzüge waren schon nostalgisch, als man noch nicht über deren Abschaffung nachdachte. Schon immer waren sie das, was erfahrene und ungeübte Reisende, Autoren und Leser in ihren Geschichten daraus gemacht hatten: zwielichtige Gänge, geheimnisvolle, dunkle Abteile, in denen man die Zeit nicht nur im Schlaf verbrachte, indes man wie nebenbei grosse Distanzen zurücklegte, um zu fliehen oder endlich ans Ziel zu gelangen, was nicht selten dasselbe bedeutete. Ans Ende der Welt oder zum nächsten wichtigen Termin, wo den Reisenden idealerweise die grosse Liebe oder das völlige Desaster erwartete.

Der Schriftsteller Alain Claude Sulzer lebt in Basel. 2015 ist im Galiani-Verlag sein Roman «Postskriptum» erschienen.