

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Band: 31 (2018)
Heft: 10

Artikel: Vom Schreiben und der Eisenbahn
Autor: Ronsino, Hernán / Ruby, Luis
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-816411>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

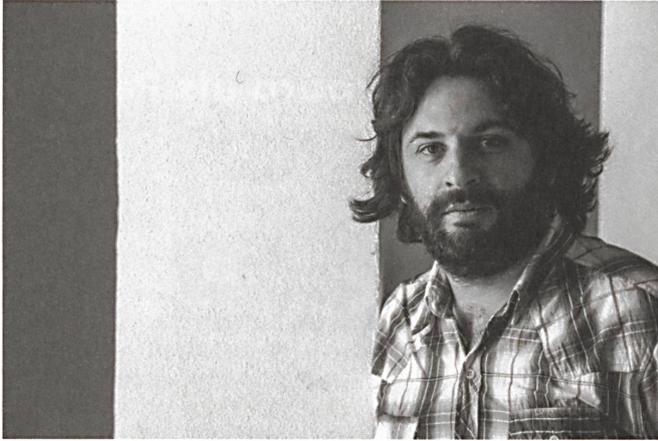
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 08.11.2024

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



Hernán Ronsino

Der Autor wurde 1975, neun Monate nach dem Staatsstreich durch die Armee, in Chivilcoy geboren, einer kleinen Stadt in der argentinischen Pampa. Nach der Schule zog er nach Buenos Aires, um Soziologie zu studieren. Neben der Arbeit an seinem literarischen Werk, das zwei Erzählbände, drei Romane und ein Kinderbuch umfasst, ist Hernán Ronsino Professor für Soziologie und unterrichtet an der Universität von Buenos Aires sowie an der länderübergreifenden Lateinamerikanischen Fakultät für Sozialwissenschaften. Von Januar bis Juni lebte er als Writer in Residence in Zürich.

Vom Schreiben und der Eisenbahn

Hernán Ronsino wuchs in der argentinischen Pampa auf. Lange Zugfahrten liessen ihn darüber nachdenken, wie sich Züge auf die Organisation der Zeit niederschlagen.

Text:
Hernán Ronsino
Übersetzung:
Luis Ruby
Foto:
Vito Rivelli

Vor etlichen Jahren, noch zur Zeit des Studiums, fuhr ich an den meisten Wochenenden von Buenos Aires nach Chivilcoy, um meine Familie zu besuchen. Die Zugfahrt dauerte fast drei Stunden. Auch die anderen Passagiere waren überwiegend Studenten. Wir fuhren als Freunde, in der Gruppe. Musste ich jedoch aus irgendeinem Grund alleine reisen, so verbrachte ich die Zeit gerne mit einer Art Schreibspiel. Einem literarischen Experiment in der besten Tradition der Autorengruppe Oulipo. Das Spiel bestand darin zu schreiben, solange wir in Bewegung waren. Man durfte erst aufhören, wenn der Zug in den nächsten Bahnhof einfuhr. Das Spiel diente als Fingerübung – denn man musste fortlaufend schreiben, ohne Plan, ohne so recht zu wissen, worüber oder mit welchem Ziel, dicht am Absurden oder Deliranten entlang, doch in jedem Fall zur festgesetzten Stunde, als stünde man vor einer entscheidenden Instanz, vor der unabwiesbaren Dringlichkeit der Zeit. Dabei verschränkte sich das Schreiben mit der Idee der Bewegung selbst.

Beim Anblick eines Körpers in der Schwebel, der ohne Unterlass schrieb, befahl die Passagiere, die im Zug in meiner Nähe sassen, eine angespannte Neugier. Es ist irritierend, jemandem zuzusehen, der die ganze Zeit nur

schreibt. Der Moment des Schreibens findet ja eigentlich nicht in der Öffentlichkeit statt. Er löst dort eine gewisse Unruhe aus. Wie wenn jemand an einem Ort singt, an dem so etwas nicht vorgesehen ist. Oder wie wenn ein sonderbar gekleideter Mensch die Blicke derer auf sich zieht, die für Ordnung und Normalität stehen. Man schreibt in einem intimen Raum, ohne freilich aus den Augen zu verlieren, dass alles Schreiben einen Dialog mit der Gesellschaft sucht oder in Gang bringt. Seitdem glaube ich: Schreiben heisst, in Bewegung zu sein und sich einer Zeit auszusetzen, die drängt.

Die tiefgreifende Verbindung zwischen Schreiben und Fortbewegung hat mich immer interessiert. Und ganz besonders die Figur des Zugs als einer Form kollektiver Fortbewegung. Das Element Eisenbahn erscheint in meinen Texten immer wieder. Ich habe einen – allerdings unveröffentlichten – Roman verfasst, der sich auf einer Zugfahrt abspielt. Er ist ein Dialog zwischen zwei Fahrgästen, doch eine der beiden Stimmen bleibt stumm. Nur die Stimme des Erzählers lässt durchscheinen, was dessen Gegenüber wohl sagt. Mit dem beruhigenden Rattern des Zugs im Hintergrund, mit seinem Anhalten, seinem endlosen Quietschen. Und in «Glaxo» (Deutsch: «Letzter Zug nach Buenos Aires») zum Beispiel kommt der Eisenbahn eine zentrale Rolle zu, hier allerdings im Zeichen ihres Verschwindens, der Stilllegung von Nebenstrecken, der Demontage einer Vorstellung von Gemeinschaft.

In der Mitte des 19. Jahrhunderts verband das in Argentinien – nach britischen Interessen – errichtete Eisenbahnnetz das riesige Territorium, aus dem das Land besteht (Sarmiento, Argentinischer Präsident 1868–1874, schrieb, eines der Übel Argentiniens liege in seiner Ausdehnung begründet). Zugleich fungierte es als Medium zum Knüpfen gemeinschaftlicher Bande: die ersten Schritte zu einer nationalen Einigung. Der Liberalismus des 19. Jahrhunderts verstand die Eisenbahn als strategisches Element bei der Herausbildung von Nationalstaaten. Als dann die wichtigsten Städte die Pampaluft hinter sich liessen und den Phantasien der Viehbarone folgend zu «europäischen» Metropolen wurden, begannen Strassenbahnen Buenos Aires und andere Städte zu durchpflügen. Die Verbindungen zwischen den Provinzen und die Verbindungen innerhalb der Metropolen erfolgten also über Gleise. Sie waren das Symbol von Festigkeit und Dauer, wie Bauman sagen würde (Zygmunt Baumanns Gespräch mit David Lyon), das Symbol einer soliden Moderne, die damals volle Gültigkeit hatte.

In den Sechzigerjahren setzte ein struktureller Paradigmenwechsel ein, und dieser Prozess spielte sich nicht nur in Argentinien, sondern in ganz Lateinamerika ab: der sukzessive Abbau der Bahninfrastruktur zugunsten einer Expansion der Automobilindustrie. Dieser tiefgreifende Wandel betrifft nicht nur die materiellen Verbindungen, sondern verändert auch eine Kultur: Das kollektive Reisen im Zug wird ersetzt durch das individuelle Reisen im Auto. In den Neunzigerjahren vertiefte sich dieser Wandel weiter und führte zur Schliessung eines Grossteils der Bahnstrecken, die das Staatsgebiet zu einem Ganzen verbanden. Nahm für den Liberalismus des 19. Jahrhunderts der Zug eine zentrale Stellung ein, als es darum ging, eine Idee von Nation zu definieren, so demontierte der Neoliberalismus am Ende des 20. Jahrhunderts zusammen mit den Nebenstrecken im Bahnverkehr die damit einhergehenden Vorstellungen von einer Nation. Die sozialen und kulturellen Folgen dieser Entscheidungen wirken in unseren Gesellschaften bis heute nach.

Züge organisieren die Gesellschaft

Mein Aufenthalt in Zürich, den ich einer Einladung des Literaturhauses und der Stiftung PWG im Rahmen des Programms Writers in Residence verdanke, hat mir die Möglichkeit verschafft, mich durch das Alltagsleben der Stadt und ihrer Umgebung treiben zu lassen. Die Anwesenheit von Gleisen, die beeindruckende Anwesenheit von Zügen, in denen Ortswechsel miteinander verkettet und

Die Anwesenheit von Zügen schlägt sich auf die Organisation gesellschaftlicher Zeit nieder.

die Zeit und die Tage geordnet werden, ziehen mich immer weiter in den Bann. Natürlich liegt mir fern, zwei sehr unterschiedliche Wirklichkeiten nebeneinander zu stellen, die sich nur schwer vergleichen lassen, es sei denn über starke Kontraste (die wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen; die territoriale Ausdehnung; diver-

se, komplexe kulturelle Eigenheiten). Aber mich reizt, darüber nachzudenken, wie die Anwesenheit von Zügen sich auf die Organisation gesellschaftlicher Zeit niederschlägt. Und wie diese Organisation von Zeit wiederum Ortswechsel koordiniert, Bewegung oder auch Begegnungen.

An einem Samstagvormittag im April machte ich mich in Ulm auf die Rückfahrt von der «Literaturwoche Donau». Um nach Zürich zu kommen, musste ich zwei Züge nehmen, die zur festgesetzten Stunde abfahren würden. Der

Ein Zug ist, wie das Schreiben, dazu angetan, Figuren zusammenzuführen.

erste Zug, in den ich stieg, war eine Regionalbahn. Ein kleiner Zug mit zwei Triebwagen. Ich ging davon aus, dass wenige Leute mitfahren würden, doch als ein Halt dem anderen folgte, kamen immer mehr Fahrgäste hinzu, und manchen blieb keine andere Wahl, als auf den Gängen zu reisen, im Stehen. Zeitweise floss die Donau an der Zugstrecke entlang; dann wieder sah man offenes Land, die deutsche Provinz. Und das leise Stimmengewirr wurde lauter. Die Frau, die neben mir sass, sagte bei der Abfahrt aus jedem Haltebahnhof: «A lot of people» und dass das nicht normal sei, so eine Hitze in dieser Jahreszeit! Die Hitze wurde tatsächlich spürbar, während die Leute sich im Wagen drängten. Und das erinnerte mich unweigerlich an meine Zugreisen durch Argentinien.

In Friedrichshafen stiegen zahlreiche Fahrgäste ein und aus. Seltsamerweise trugen die Neuankömmlinge Gewänder in mittelalterlichem Stil; womöglich war das eine Theaterkompanie oder eine Reisegruppe, die in irgendein Schweizer Dorf fuhr, um ein Volksfest zu feiern. Wahrscheinlich eher Letzteres. Denn Schauspieler bieten ihre Figuren ja nicht in der Öffentlichkeit dar. So wie man in einem intimen Raum schreibt, so zeigt sich der Schauspieler auf der Bühne –, und der Auftritt strahlte daher etwas Festliches aus; und in den ungewohnten Gewändern lag etwas Fremdartiges. Die festliche Stimmung hatte im Zug eine ansteckende Wirkung. Bald spielte die Hitze keine Rolle mehr. Jede Äusserung hatte schallendes Gelächter und weitere Bemerkungen zur Folge. Und so fühlte ich mich bald als Teil eines gemeinschaftlichen Rituals.

Wie auf den Reisen, die ich von Buenos Aires nach Chivilcoy unternahm, ist also ein Zug, ähnlich wie das Schreiben, dazu angetan, Figuren zusammenzuführen. Er schafft unweigerlich Zeiträume, die eigenen Gesetzen unterliegen. Ich denke dabei an die Figur Johnny aus Julio Cortázers Erzählung «Der Verfolger», der in der Pariser Metro spürt, dass die Zeit dort unten anders vergeht als auf den Strassen. Ein Zug bewirkt dieselbe zeitliche Abkapselung, die auch die Literatur auslöst, wenn Text und Leser zusammentreffen; kurzum, Züge und Schreiben knüpfen Sinnzusammenhänge und führen damit zur notwendigen und transformativen Begegnung mit den Anderen. Und diese Begegnung erfolgt unweigerlich – mit dem argentinischen Verleittitel des berühmten Westerns High Noon – «Zur festgesetzten Stunde». ●

Writers in Residence
Die Stiftung zur Erhaltung von preisgünstigen Wohn- und Gewerberäumen der Stadt Zürich (PWG) und das Literaturhaus Zürich laden jeweils für ein halbes Jahr einen Autor aus dem Ausland ein. Die Writers in Residence können sich in einem anregenden Umfeld ihrer Schreibarbeit widmen. Dabei verfassen sie jeweils auch einen Text, den Hochparterre publiziert. Das Literaturhaus ist für die Auswahl und die Betreuung der Gäste verantwortlich. Der Beitrag der Stiftung PWG besteht aus einer möblierten Wohnung an zentraler Lage. Stadt und Kanton Zürich unterstützen das Projekt.
www.writers-in-residence.ch