

Zeitschrift: Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin
Herausgeber: Verein Saiten
Band: 29 (2022)
Heft: 328

Artikel: Zugtagebuch, post festum
Autor: Keller, Christoph
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1035665>

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: 02.04.2025

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

Zugtagebuch, post festum

It ain't necessarily so – für Z.G.

von Christoph Keller

1

Auf dem Weg von Venedig nach München sah ich vom Beifahrersitz die sturzbereiten Felswände, vor allem sah ich die Sturzfähigkeit, den Sturz als Feindlichkeit. Kilometer für Kilometer nackte, raue, unpersönliche Steinwände.

Ich soll etwas aus der SOB-Fahrgast-Perspektive schreiben, doch erst einmal lässt mich der erste Satz meiner Zugselektüre nicht los. Dabei ist die Reisende in Z. Gs Buch *Bergisch, teils farblos* nicht von St.Gallen nach Luzern unterwegs, sieht also ganz andere Landschaften. Nicht einmal im Zug ist sie unterwegs, sondern als unerschrockene Beifahrerin im Auto, am Steuer ein Stipendiat aus Rumänien. Aus dem Fenster schauen! Hügel, Herbstblätter – doch die sturzbereiten Berge legen Schiene um Schiene vor mich hin.

Ich bin auch meist Autobefahrer, scheue in der Regel den Aufwand, den die Kombination ÖV und Rollstuhl mit all ihren Launen mit sich bringt. Doch den Voralpen-Express will ich mir plötzlich nicht entgehen lassen. Plötzlich, weil wir es den ganzen Sommer ein bisschen vorhatten, doch angesichts des seltsamen Sommers vor uns herschoben: lodernder Krieg, köchelnde Pandemie, virulenter Reisewahnsinn, zu dem wir mit einer beruflichen London-Reise beitragen wollten. Diese aber kam nicht zustande, weil so viele nicht behinderte Menschen reisten, dass die Assistenz, die behinderte Menschen brauchen, nicht mehr gewährleistet werden konnte und wir und viele andere wie wir zu Hause bleiben mussten.

2

Jetzt also. Mit dem Auto zum Bahnhof, mit dem Fahrstuhl am anderen Ende des Bahnhofs in den Untergrund, dann zu Gleis 4. Niedlich schon fast der SBB-Angestellte, den ich unterwegs fragte, ob es denn für mich nicht einen näheren Zugang zu Gleis 4 gebe. Ja, meinte er. Wir folgten ihm so dreihundert Meter zurück, bis ich merkte, dass er mich zu den Rolltreppen führte. Es ist also nicht Allgemeinwissen, dass sich Rolltreppe und Rollstuhl trotz der gleich beginnenden Komposita nicht vertragen. Rollen ist nicht gleich rollen. Also umkehren, weiter bis ans andere Ende des Bahnhofs, wo das Liftgestell aus dem Beton ragt.

3

Sind wir schon beim barrierefreien Fahren (darüber soll ich auch berichten): Am Telefon hat mir die für das hindernisfreie Reisen mit der SOB zuständige Angestellte versichert, es habe in jedem Waggon zwei Rollstuhlplätze und eine entsprechende Toilette. Das muss Wunschenken seitens der Eisenbahngesellschaft sein. Der Tatsache entsprach, dass es eine einzige mit einem Rollstuhllogo gekennzeichnete Waggontür gab, auf allen anderen klebten Babywagen- und Fahrradlogos. Eine geeignete Toilette hatte es, die war aber defekt. Ich hatte mit ihr gerechnet. Dennoch lehnte ich das freundliche Angebot des Zugbegleiters ab, in Arth-Goldau aus- und weiter hinten, wo es mutmasslich noch ein Rollstuhlklo gab, wieder einzusteigen. Ich schaffte es bis zum Klo im Bahnhof Luzern (geschätzte eineinhalb Kilometer vom Zug entfernt), wo wir versehentlich den Alarm auslösten.



4

Zurück zu den sturzbereiten Bergen. Zu den Bergen, die langsam in die Knie gehen, wie es Z. G. unvergleichlich formuliert. Unsere erhoben sich erst langsam, stemmten sich hoch, ein bisschen mühsam wie das Hinterteil unseres alt werdenden Hundes mit etwas Muskelschwund. Nach jedem Tunnel eine Bergüberraschung. Ein unendlicher schöner Herbsttag. Ab Herisau füllte sich unser Rollstuhlplatz mit Kindern und Kinderwagen, ab Schmerikon mit Velo und Velofahrer:innen. Den Weg zum Klo hätte ich mit einer Hellebarde frei machen müssen. Die Aussicht scherte sich nicht, gab uns das Beste, was sie hatte, und das war spektakulär. Aus der Ferne eine Kuh mit schier platzendem Euter erspäht.

5

Dann wurde es gruselig, vielleicht, weil Halloween auf uns zurollte. Erst meinten wir, es handle sich um einen heftig hustenden Mitfahrer, doch als der von uns Verdächtige den Zug verliess, hörte das Husten nicht auf, verwandelte sich vielmehr in ein Röcheln, ein Dampfablassen, ein Saugen und Blasen, ein Zischen. Kurz, unser Zug hat sich beim Aufstieg in Richtung Biberbrugg in eine Schlange verwandelt. War, wie jeder Zug, ohnehin schon Schlange. Meine erste Theorie, dass sich nämlich diese Geräusche beim Fahren unter Brücken irgendwie mit dem Winddruck ergaben, taugte nicht, dafür gab es zu wenig Brücken.

Mir kommt die Schlange in den Sinn, welche die Rhätische Bahn bildet, um im Guinness Book of Records aufgenommen zu werden. Der längste Personenzug der Welt! Ich schaue mir weitere Bilder im Netz an. Wunderschön, wie sich der Zug durch die Herbstberge schlängelt. Nicht alles sei rund gelaufen, meldet die «Basler Zeitung», doch weshalb sollte eine Schlange rund laufen? Um sich in den Schwanz zu beissen, sich von hinten aufzufressen? Ich will das nicht wissen, ich will milde Zuggedanken. Und schon kommen sie. Zugfahren stimmt milde. Ich freue mich auf die nächste Fahrt.

6

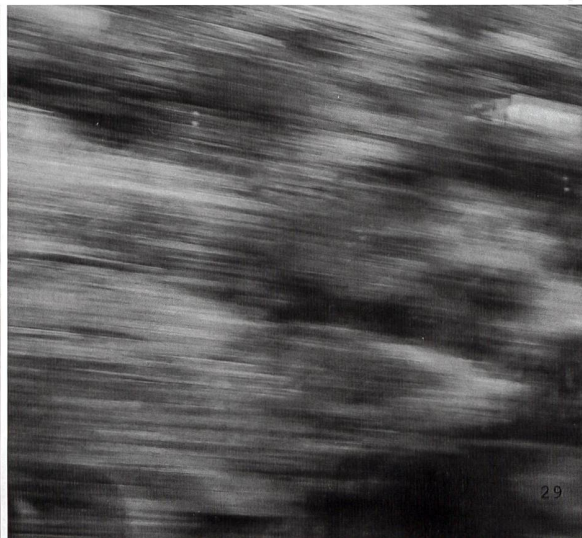
Die Landschaft zog an uns vorbei, wie man so sagt, war peerless schön und einmalig wie Z.-G.-Sätze: *Jeder einzelne Pass ist ein Volltreffer, ein Bingo in den wuchtigen Gebirgsketten, eine Überquerungshilfe. / Es gibt also die Baumleute, und es gibt die Seelensprache. / Sind eingefrorene Eisleichenfrauen freundlich? / Zum Glück kann man keine weiteren Berge züchten.* Längst wieder zu Hause lese ich im Buch weiter, fährt der Zug in meinen Gedanken fort.

7

Die On-Kawara-Ausstellung in der Lokremise kommt mir wie gerufen. Einst drehten sich dort die Züge. Jetzt beeinflussen die Züge die Kunst. Man muss hier nicht Eisenbahnkunst ausstellen, aber es macht Sinn. On Kawara geht es erst einmal um gelebte Zeit. Seine Today-Tafeln sagen alles über einen Tag. Zum Beispiel 14JAN.2003. Das Bild heisst so und sieht auch so aus. Lässt sich mehr kürzer in die Beschreibung eines Tages packen? Das Gegenteil ist der 16. Juni 1904, Bloomsday, den James Joyce bis ins kleinste Detail ausformuliert hat. Genial sind beide Werke.

Die ganze Signer-Familie steuert Werke bei. Der Vater: Bahnhofsuhren statt Teller auf einem Tisch, aber natürlich mit Messer und Gabel. Zündschnüre brannten einst (1989) von Appenzell nach St.Gallen. Ist es Zeit, explodiert etwas. Die abgebrannten Zündschnüre türmen sich zusammengeschnürt zu einer Skulptur und riechen elektrisch. Die Mutter: Nahaufnahmen von Regenstreifen auf einer Fensterscheibe des rasenden TGV. Die Tochter: sitzt in einem Video wie eine Riesin in der Wüste, während sich hinter ihr zwei Züge kreuzen. Tatsuo Miyajima lässt eine Eisenbahn im Kreis fahren. LED-Leuchten zeigen das Vergehen der Zeit an.

Immer die Verwirrung, ob Zeit in einem fahrenden Zug anders vergeht. Ob ich sie aufheben kann, fahre ich rückwärts? Der Zug, nicht die Uhr, ist der ideale Zeitmesser. Ein Urinal dreht sich um sich selbst und wird von Styroporflocken beschneit. Es hat alles mit Duchamp und erfrischend nichts mit Zügen zu tun. Wir haben selten eine so stimmige Ausstellung gesehen.



8

Ich bin wieder im Voralpen-Express. Ich komme rückwärts fahrend aus einem Tunnel. Der Schlund entlässt mich, der Tunnelbogen entfernt sich in die Vergangenheit, ich habe die Zukunft im Rücken, in der Gegenwart erhebt sich ein Berg. Fahrend, sanft getragen spüre ich den Fluss der Zeit. Ich weiss nicht, wie spät es ist, aber ich weiss, dass die Zeit vergeht. Bis sie weg ist. Uhren geben nicht so schnell auf, das muss ich ihnen lassen. Dafür beruhigen sie nicht, Zug aber schon. Zug setzt Zeit aus. Plötzlich ist da keine Zeit mehr, ist da absolute Ruhe, auch wenn das Tonband gleich wieder die pünktliche Ankunft in Küsnacht am Rigi ankündigt.

9

Überhaupt die Berge. Rigi. Rigi, Rigi, Rigi! Königin der Berge. Nach unten scrollen. Entdecke jetzt die Rigi. Webcams. Herbstzeit. Tickets. Erlebnisreich Rigi. Wellness. Scrollen. Ich vermute, wir haben auf unserer Zugfahrt irgendwann den oder die Rigi erlebt. Und den Bürgenstock auch. Oder auch nicht. Besonders Eindruck hat mir ein Berg gemacht, der wie eine Harke in den Himmel ragt. Immer wieder sichtbar wurde, sich wieder versteckte, schliesslich die Bergschaft dominierte. Auf den Riesen wartet, der ihn sich schnappt und damit zuschlägt. Oder auch nicht. Der Harkenberg hätte Herrscher bleiben können, doch die Zugkarawane zieht weiter. Ein immens sturzbereiter Berg, sturzfähig in extremis.

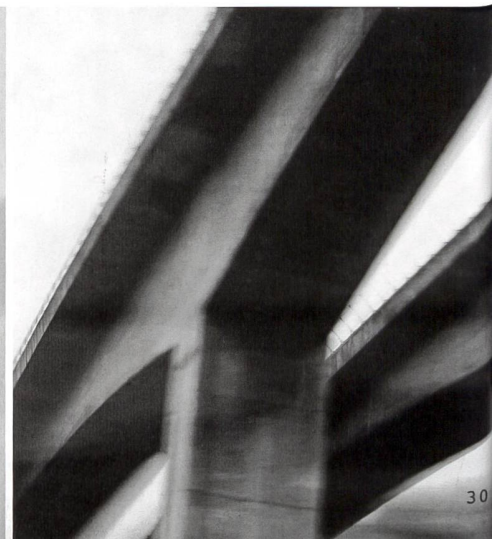
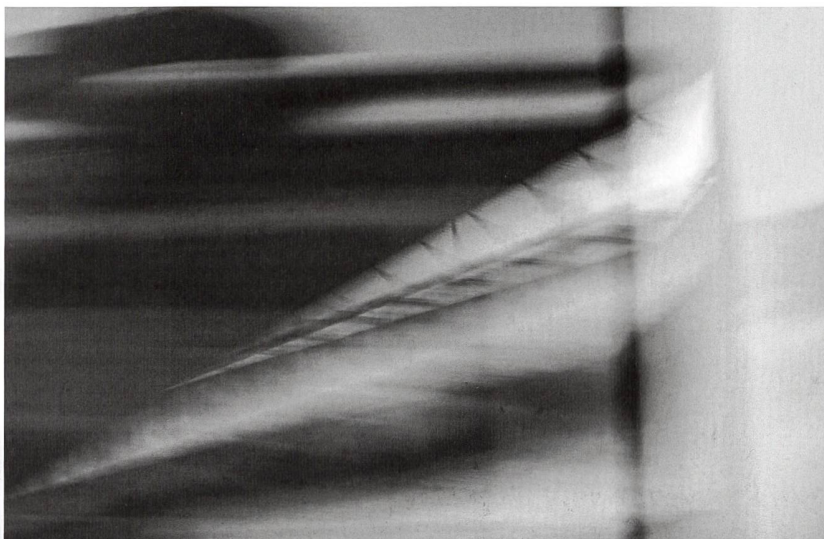
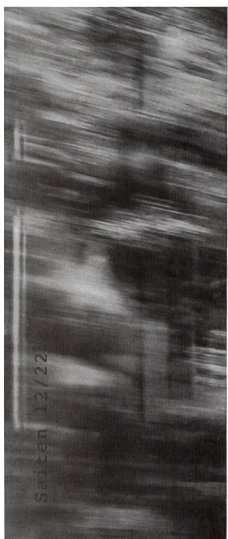
10

Ich muss nur Zug fahren, schon sind die Züge überall. Was auf Roman Signers Tisch in Grossformat liegt, hängt verkleinert am Handgelenk des englischen Schriftstellers Julian Barnes. Im Interview mit dem «Tagesanzeiger Magazin» gibt er bekannt, dass er gern Züge fährt, ausser britische. Er zitiert Flaubert und Ruskin, die beide Züge nicht mochten, weil Eisenbahnen Dummköpfen erlauben, schneller von einer Stadt zur anderen zu fahren, wo sie andere Dummköpfe treffen und mit ihnen zusammen dumm sein könnten. Das klingt doch erstrebenswert, denke ich. Einer dieser Dummköpfe war auch Flaubert, der regelmässig mit dem damals noch qualmenden Reisemittel zwischen Rouen und Paris pendelte. Das denke auch ich. Barnes fügt dem noch zu: Auf die Schweiz trifft das selbstverständlich nicht zu.

Auf die SOB erst recht nicht. Ich hatte mir in meiner Zugnavität erst vorgesellt, dieser eine Zug fahre ständig zwischen Luzern und St.Gallen hin und her. Unterwegs aber sehe ich, dass es etliche kupferbraune SOB-Voralpen-Expresse gibt. Aber klein ist die SOB dennoch: für sie ist zum Beispiel Herisau ein Bahnreisezentrum. Für mich ist Herisau Robert Walser, ein Zentrum anderer Art. Barnes spricht immer noch über Züge.

11

Ich bin wieder im Voralpen-Express. Habe ich ihn überhaupt verlassen? Obwohl ich noch nie von Zügen geträumt habe, tageträume ich jetzt an meinem Schreibtisch, stets zwischen St.Gallen und Luzern, keine Haltestelle überspringend, hin und her zu fahren. Nicht im selben Zug. Ich steige jedes Mal am Gleis 3 aus, drehe mich um und warte auf den Kupferbraunen, der auch immer gleich am Gleis 4 ankommt. Und wieder gehts los, eine endlose Traumreise. Mein Platz ist immer für mich da, immer funktioniert das WC tadellos. Kein einziger schreiender Säugling, kein sperriges Velo. Eine Traumbahn eben. Weil sie, eben anders als Uhren, die Zeit aufhebt. Trenus fugit.



12

Ich muss es dennoch melden: Wir reisen 2. Klasse, obwohl uns die SOB für diesen Fahrgastperspektivenbericht die 1. Klasse reservieren wollte. Geht aber leider nicht mit einem Rollstuhl. Im Rollstuhl kannst du nur in der 2. Klasse reisen. **Son Of a Bitch**, das sagt aber viel über den Schweizer Umgang mit behinderten Menschen aus.

13

Die Heimreise treten wir zu spät an. Wir hätten früher los sollen. Noch ziehen mit etwas Abendlicht die Wiesen an uns vorbei, doch schon spiegeln sich statt Landschaft unsere Gesichter in den Scheiben. Die Schülerinnen hinter mir starren alle auf die ebenfalls dunklen Handyscheiben. Das Licht im Waggon scheint greller zu werden, jedenfalls ist es antilandschaftlich. Dann ist schwarz, wir drinnen sind grell den Beobachtern ausgesetzt. Ich stelle mir vor, wie sich die Kühe alle zu uns drehen und uns aus ihren wunderschönen Kuhaugen anstarren. Zeit zu lesen. Ich lese in Z.Gs Buch weiter. Ein Mann geht über die Seebrücke in Luzern, über die wir gerade gegangen sind.

Ist es dieselbe Seebrücke? Wäre unsere Zugfahrt eine andere gewesen, wären wir in einem anderen Voralpen-Express gereist? Oder hätte ich ein anderes Buch dabei? Züge sind mysteriös. Viel mysteriöser als Autos, die uns weismachen wollen, wir seien selbständig und hätten alles unter Kontrolle. Im Zug kann uns nichts passieren, weil wir nichts unter Kontrolle haben. Unser Körper ist unser Körper, weil wir ihn einer fremden Macht anvertrauen. Dieses Loslassen ist die Essenz des Zugfahrens. Unsere Seele jubiliert, denn sie kann sich auf das Wesentliche konzentrieren: durch die Landschaft fliegen, ein Bier trinken (was eine Seele besonders mag), ein Buch lesen, tagträumen. Autoseelen sind Gefangene ihres Kontrollwahns, müssen dauernd auf die Strasse starren, weshalb ihre Hände so verschwitzt am Steuerrad kleben und sie das Wesentliche der sturzbereiten Felsenwunderwelt nicht mitbekommen.

14

Auf der SOB-Website lese ich von einem Wetterschmöcker. Was ist auch nur aus unserer Welt geworden? Früher gab es noch Wettermacher. Die übrigens alle enorm gern Zug fahren. Oder fast noch lieber auf Bahnhöfen herumstreunen. Einmal bin ich mit einem Wettermacher den schiefen Aufzug im Bahnhof Zürich hoch gefahren. Hoch und wieder runter, hoch und wieder runter.

15

Wir ermitteln in alle Richtungen. Das ist reine Routine, heisst es fast am Ende von Z.Gs sturzbereitem Wunderbuch. Das gilt auch für das Zugfahren. Gerade für das Zugfahren, weil der Zug auf dem Gleis bleiben muss, der Blick aber nicht.

Christoph Keller, 1963, ist Schriftsteller in St.Gallen. Er schrieb unter anderem den autobiografischen Roman *Der beste Tänzer* (2003). In Saiten vom September 2017 erschien sein «rollender Bericht» *Staying Put is the New Mobility*. 2020 erschien sein Buch *Jeder Krüppel ein Superheld – Splitter aus einem Leben in der Exklusion*.

