

Dirk Rose

„Man kennt sich persönlich sehr schlecht“.

Kleine Poetik der Nachtzugreise

(als Nachtrag zu Wolfgang Schivelbuschs *Geschichte der Eisenbahnreise*)

1

Im Jahr 1977 veröffentlichte Wolfgang Schivelbusch sein im Wortsinn bahnbrechendes Werk zur *Geschichte der Eisenbahnreise*.¹ Darin legt er dar, wie die Einführung der Eisenbahn und ihre schnelle Verbreitung im 19. Jahrhundert die Wahrnehmung von Raum und Zeit nachhaltig verändert und ein „industrialisiertes Bewusstsein“² geschaffen haben, wo die Zeit über den Raum dominiert: „Indem der Raum zwischen den Zielorten, der traditionelle Reiseraum, vernichtet wird, rücken diese unmittelbar aneinander.“³ In diesem neuen Wahrnehmungsraster verliert die Landschaft zwischen Abfahrts- und Ankunftsort ihre konkrete Gegenständlichkeit und wird zu einem panoramatischen Raum: „Für diesen Blick aus dem Abteilstfenster wird all das Bereicherung, was dem am alten Reisen hängenden Bewußtsein als Verlust erscheint. [...] Die Eisenbahn inszeniert eine neue Landschaft.“⁴

Nichts daran ist falsch; und doch zeigt gerade das letzte Zitat, dass Schivelbusch für seine kulturhistorische Phänomenologie die Zugfahrt bei Tag als Normalfall voraussetzt, wo die Reisenden der ersten und zweiten Klasse in ihren gepolsterten Coupés die Blicke zwischen panoramatischen Landschaftseindrücken und bedruckten Buchseiten hin und her schweifen lassen:

1 Ich danke den Initiatorinnen und Initiatoren der Tagung für die Möglichkeit, mit diesem Beitrag einige Gedanken aus meiner Magisterarbeit über *Bilder von Industrie und Technik in der Lyrik Detlevs von Liliencron* aufgreifen und in einem neuen Kontext weiterführen zu können. Die Arbeit ist im Jahr 2003 an der Humboldt-Universität zu Berlin bei Jörg Schreiter-Nixdorf und Erhard Schütz entstanden; in einem akademischen Umfeld also, in dem auch Thomas Wegmann wichtige wissenschaftliche Prägungen erhalten hat.

2 Wolfgang Schivelbusch: *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert* [1977]. Frankfurt/Main 2000, S. 142.

3 Ebd., S. 39.

4 Ebd., S. 58.

Die Entstehung der Reiselektüre ist nicht nur Resultat der Verflüchtigung und Panoramatisierung der Außenwelt durch die Geschwindigkeit, sondern ebenso Resultat dieser neuen Situation im Abteil. Die Eisenbahn stört das Verhältnis der Reisenden zueinander ähnlich wie sie deren Verhältnis zur durchreisenden Landschaft stört.⁵

Bahnhöfe fungieren dabei als Schwellenorte für den Eintritt in eine industrialisierte Landschaftserfahrung: „Wir werden Zeugen der Verkürzung von Distanzen durch Beschleunigung und Streckenausbau.“⁶ Schivelbusch illustriert dieses Phänomen am Beispiel von Paris: „Wenn aber Normandie und Bretagne zur Ligne de l'Ouest als deren Endpunkte gehören, dann erscheint der Ausgangspunkt derselben Linie, der Bahnhof in Paris, als Eingangsvestibül in diese Landschaften.“⁷

Dieses Zitat nimmt Bezug auf eine entsprechende Passage in Stéphane Mallarmés Zeitschrift *La dernière mode* vom 18. Oktober 1874, wo man unter der Überschrift *Les Gares* erfährt, dass die Normandie wie die Bretagne zur Ligne de l'Ouest gehört.⁸ Marcel Proust nimmt dieses Bild, das sich auch in zeitgenössischen Werbeprospekten findet, in seinem Buchprojekt *Contre Sainte-Beuve* (1908–1910) wieder auf, wenn der Ich-Erzähler eine Reise in die Normandie imaginiert: „Je voudrais avoir passé la nuit en chemin de fer, arriver au petit jour dans quelque ville de Normandie, Caudebec ou Bayeux, [...] et partir aussitôt en promenade, au bord de la mer en tempête, jusqu'à l'église des pêcheurs“ [Ich möchte die Nacht im Zug verbracht haben und bei Tagesanbruch in irgendeiner Stadt in der Normandie ankommen, in Caudebec oder Bayeux, [...] und gleich darauf einen Spaziergang am stürmischen Meer entlang zur Kirche der Fischer machen].⁹ Offenbar denkt der Ich-Erzähler selbst im Traum nicht daran, an die Küste der Normandie tagsüber zu fahren. Stattdessen nimmt er noch in der bloßen Vorstellung von dieser Reise den Nachtzug; so wie es Proust selbst wohl oft getan hat.

Das mag uns heute ungewöhnlich erscheinen, denn die Küste der Normandie ist nur etwas mehr als drei Eisenbahnstunden von Paris entfernt. Man muss aber in Rechnung stellen, dass die Reisezeit gegen Ende des 19. Jahrhunderts auf dieser Strecke eher das Doppelte betragen haben dürfte. Eine Nachtzugreise erscheint daher schon aus zeitökonomischen Gründen sinnvoll: Man vermeidet die langwierige (und langweilige) Fahrt über Tage und ist frühmorgens („au petit jour“) am

5 Ebd., S. 65.

6 Karl Schlögel: Im Raume lesen wir die Zeit. Über Zivilisationsgeschichte und Geopolitik [2003]. Frankfurt/Main 2006, S. 360.

7 Schivelbusch: Eisenbahnreise, S. 40.

8 Vgl. Stéphane Mallarmé: *La dernière mode* [1874]. In: Ders.: *Oeuvres complètes*. Hg. von Georges Jean-Aubry. Paris 1945, S. 705–847, hier S. 774: „la Normandie qui appartient à la ligne de l'Ouest ainsi que la Bretagne“.

9 Marcel Proust: *Contre Sainte-Beuve*. Hg. von Bernard de Fallois. Paris 1954, S. 65.

Ziel. Selbst Theodor Fontane nutzte bei seinen Ausflügen in die Mark Brandenburg – was uns heute vielleicht noch absurder vorkommt – wo irgend möglich die Nachtverbindungen, um dadurch Arbeitszeit zu gewinnen und Übernachtungskosten einzusparen. So gestaltete sich die Rückreise von Zorndorf, wo Fontane das Schlachtfeld aus dem Siebenjährigen Krieg inspiziert hatte, folgendermaßen: „Um 2 (der Schnellzug hält in Tamsel nicht an) nach Küstrin. Um 4 in Frankfurt. Um 5 ¼ nach Berlin. Um 6 zu Haus.“¹⁰ Die Nachtzugreise war jedenfalls, das zeigen die Beispiele, keine Ausnahme; und auch wenn sie nicht die Regel war, so bildete sie doch eine gleichberechtigte Option neben der Fahrt untertags. Das bestätigt übrigens der Blick in zeitgenössische Kursbücher, wo auf längeren (und manchmal selbst auf kürzeren) Distanzen oft eine Verbindung tagsüber und eine über Nacht angeboten wurde.

Diese Bemerkungen relativieren keineswegs die Beobachtungen und Schlussfolgerungen in Wolfgang Schivelbuschs *Geschichte der Eisenbahnreise*. Sie zeigen aber, dass sie um die Komponente der Nachtzugreise erweitert werden müssen, die Schivelbusch kaum in Rechnung stellt, weil er an einer Epistemologie des Sehens interessiert ist.¹¹ Eben der spielt aber, wie das Zitat aus *Contre Sainte-Beuve* zeigt, bei der Nachtzugreise kaum eine Rolle. Vielmehr ist sie durch die visuelle Abwesenheit des topographischen Raumes zwischen Abfahrts- und Ankunftsort gekennzeichnet, so dass für den nachzugreisenden Erzähler Paris und die Küste der Normandie unmittelbar nebeneinander zu liegen scheinen.¹² Dabei bleibt der für den Sehsinn abwesende Raum weiterhin physisch wie psychisch präsent. Nur findet diese Raumerfahrung gleichsam im Unterbewusstsein der in der Regel schlafenden oder wenigstens vor sich hindämmernden Reisenden statt. Weit stärker als der Sehsinn sind an dieser Raumerfahrung der Hör- und Tastsinn sowie die an sie gekoppelten Empfindungen beteiligt. Dadurch produziert die Nachtzugfahrt einen imaginativen Überschuss, der – so meine These – auch seinen Weg in die poetischen Verfahren der Moderne gefunden hat.

¹⁰ Theodor Fontane an Emilie Fontane, 30. Juni 1862. In: Theodor Fontane: Jenseits von Havel und Spree. Reisebriefe. Hg. von Gotthard Erler. Berlin 1991, S. 87–94, hier S. 92. – Bei den Zeitangaben handelt es sich wohlgerne um Uhrzeiten bei Nacht, wie aus den vorhergehenden Zeilen des Briefes („reizende Partie bei Sonnenuntergang“) ersichtlich wird.

¹¹ Möglicherweise stellt sich für Schivelbusch diese Frage auch deshalb nicht, weil ihm das amerikanische Eisenbahnsystem des 19. Jahrhunderts als Modell dient, wo aufgrund der Distanzen quasi alle Züge auch über Nacht fahren; vgl. unter den (unpaginierten) Abbildungen in dem Buch das Bild „Eisenbahnwagen zur Nacht hergerichtet“.

¹² Zur ästhetischen Topologie der modernen Topographie von Zentrum und Peripherie vgl. auch Thomas Wegmann: Stadt, Rand, Schluss? Zur Topologie und Ästhetik von Zentrum und Peripherie. In: Zeitschrift für Literaturwissenschaft und Linguistik 38 (2008), S. 7–33.

2

Wenige Jahre vor Marcel Proust hat der Begründer des Empiriokritizismus, Ernst Mach, danach gefragt, welchen Anteil am Bewusstsein jene sinnlichen Wahrnehmungsprozesse haben, die in dessen Tiefenstrukturen verbleiben und nicht bis zur Oberfläche der Reflexion vordringen. In seinem berühmten Buch *Die Analyse der Empfindungen*, das erstmals 1886 unter dem Titel *Beiträge zur Analyse der Empfindungen* veröffentlicht wurde, hat Mach die (stillschweigende) Voraussetzung eines stabilen Erkenntnissubjekts, wie sie in der europäischen Philosophie seit Descartes vorherrschte, als Illusion verabschiedet. Statt eines stabilen Ich müsse man von einer permanenten Rekombination unterschiedlicher sinnlicher Wahrnehmungen und Empfindungen ausgehen, die vom Kognitionsapparat immer neu konfiguriert und austariert werden. Descartes Maxime ‚Cogito ergo sum‘ erweist sich vor dem Hintergrund von Machs Wahrnehmungspsychologie als weitgehend obsolet: „Das Ich ist so wenig absolut beständig als die Körper“¹³, heißt es gleich zu Beginn des Buches; und weiter: „Nicht das Ich ist das Primäre, sondern die Elemente (Empfindungen). Die Elemente *bilden* das Ich.“¹⁴ In Machs auf der Analyse sinnlicher Wahrnehmungsprozesse basierender Kritik wird das Erkenntnissubjekt, das die Epistemologie von Descartes über Kant und Hegel bis zu Feuerbach stets als fixen Standort konstruiert hat, zum blinden Fleck der neuzeitlichen Philosophiegeschichte. Denn, so Mach: „Man kennt sich persönlich sehr schlecht.“¹⁵

Die Wirkung dieser Passagen über das ‚unrettbare Ich‘¹⁶ auf die Wiener Moderne und darüber hinaus ist bekannt. Machs Buch gilt spätestens seit den Untersuchungen von Manfred Diersch¹⁷ als Initialmoment für eine impressionistische Kunst, die nicht mehr wie im Realismus einer Abbildfunktion folgt, sondern auf einer Wahrnehmungspoetik fußt, welche ihre Gegenstände aus der Wirkung auf die Sinne heraus konstruiert. Weniger bekannt als diese Wirkungsgeschichte ist, dass eine Nachtzugreise nicht ganz ohne Einfluss auf Machs Überlegungen gewesen ist. Der Satz „Man kennt sich persönlich sehr schlecht“ ist nämlich mit einer Anmerkung versehen, die sich bereits in der ersten Ausgabe von 1886 findet, wo sie indes den Satz „Allerdings ist auch das Ich nur von *relativer* Bestän-

13 Ernst Mach: *Die Analyse der Empfindungen und das Verhältnis des Psychischen zum Physischen*. Zweite vermehrte Auflage der *Beiträge zur Analyse der Empfindungen*. Jena 1900, S. 3.

14 Ebd., S. 16.

15 Ebd., S. 3.

16 Wörtlich lautet das Zitat: „Das *Ich* ist unrettbar“; ebd., S. 17.

17 Manfred Diersch: *Empiriokritizismus und Impressionismus. Über Beziehungen zwischen Philosophie, Ästhetik und Literatur um 1900 in Wien*. Berlin 1973.

digkeit“¹⁸ illustriert. In der längeren Anmerkung, der ersten überhaupt im ganzen Buch, findet sich folgende Passage:

Vor nicht langer Zeit stieg ich nach einer anstrengenden nächtlichen Eisenbahnfahrt sehr ermüdet in einen Omnibus, eben als von der andern Seite auch ein Mann hereinkam. „Was steigt doch da für ein herabgekommener Schulmeister ein“, dachte ich. Ich war es selbst, denn mir gegenüber hing ein grosser Spiegel.¹⁹

Physische wie psychische Ermüdungserscheinungen gehören im klinischen Eisenbahndiskurs des 19. Jahrhunderts zum Standardrepertoire; auch darauf hat Schivelbusch bereits hingewiesen.²⁰ Bemerkenswert bleibt es dennoch, dass Mach ausgerechnet eine Nachtzugfahrt als Beispiel anführt. Offenbar intensiviert sie solche kognitiven Ermüdungserscheinungen noch: Während der Verstand partiell abwesend ist – oder zumindest versucht, es zu sein –, sind die physischen Empfindungen durch die Bewegung des Zuges weiterhin präsent. Diese Reizaporie führt zu einer Form der Ermüdung, die über jene einer Reise bei Tag hinausgeht. Denn dem kognitiven Apparat entgleitet partiell die Kontrolle über jene sinnlichen Wahrnehmungen, die seinen Rationalisierungsbemühungen zugrunde liegen. Er ist nicht mehr in der Lage, sie zu einem einheitlichen Bild zusammenzufügen, zu dem man wie selbstverständlich ‚Ich‘ sagen kann. Vielmehr dissoziiert dieses Ich in unterschiedliche Wahrnehmungsmodi und Bewusstseinsinhalte. Das Ich am Ende einer Nachtzugreise ist ein anderes als an deren Anfang; und zwar, wie Machs Beispiel zeigt, bis zum Selbstverkennen oder zur Selbstaufgabe.²¹ Denn der Nachtzugreisende ist weit stärker Objekt als Subjekt seiner Empfindungen; womit er geradezu exemplarisch jenen Bewusstseinszustand verkörpert, den Mach in seiner Gesamtheit als Ausdruck einer *condition humaine* in der Moderne verstanden wissen will. Die Nachtzugreise – und nicht bloß die Eisenbahnfahrt an sich – kann daher als Sinnbild und Katalysator für ein modernes Selbstverständnis entstehen, dem das eigene Ich zum Problem wird.²²

Was bei Mach jedoch eher als ein pathologischer Zustand erscheint, wird bei Proust zur Bedingung der Möglichkeit für eine Poetologie der technisch verstärkten

18 Ernst Mach: Beiträge zur Analyse der Empfindungen. Jena 1886, S. 3. – Ab der zweiten Auflage wird dieser Satz durch jene Sentenz ersetzt, die hier als Titelzitat fungiert („Man kennt sich persönlich sehr schlecht“).

19 Ebd., S. 3, Anm. 1. – Das Beispiel war Mach offenbar so wichtig, dass er es in allen späteren Auflagen beibehielt; und zwar immer in der ersten Fußnote des Buches.

20 Vgl. Schivelbusch: Eisenbahnreise, S. 106–116.

21 Diese Themen sind bis heute in der Kognitionspsychologie präsent; vgl. Tilo Strobach: Kognitive Psychologie. Stuttgart 2020.

22 Interessanterweise kommt Mach bei Schivelbusch nicht vor; vgl. das Personenregister am Schluss des Buches: Schivelbusch: Eisenbahnreise, S. 219–222.

Imagination: Das kränkelnde Ich des Erzählers in Paris verwandelt sich während der Nachtzugfahrt in ein aktives Ich, das am nächsten Morgen direkt vom Bahnhof zum Meer aufbricht, um dort an der Küste entlang zu wandern. Anders als die Zugfahrt am Tag, wo die Wahrnehmungsinstanz eines mehr oder weniger stabilen Ich die Raumerfahrung im panoramatischen Blick organisiert, unterbricht die Nachtzugreise eine kognitiv stabile Ich-Beziehung und ersetzt sie durch eine Raum-Zeit-Bewegung, die sich bei den Reisenden weitgehend im Unterbewusstsein abspielt. In dieser Leerstelle nistet das Imaginäre neben der Ich-Dissoziation.²³ Beides sind zentrale Themen moderner Poetik. Von der Romantik unterscheidet sie, dass sie zum einen technisch induziert sind und zum anderen keine ästhetische oder soziale Exklusivität beanspruchen. Vielmehr handelt es sich um Alltagserfahrungen, die den sozialpsychologischen Hintergrund der Figuren und Rezipienten moderner Erzählliteratur bilden (wie etwa in Zolas Roman *La bête humaine* von 1890). Zwei Beispiele aus dem Werk von Thomas Mann sollen das im Folgenden verdeutlichen.

3

Thomas Manns kleine Novelle *Das Eisenbahnunglück* erschien zum ersten Mal in der Feiertagsbeilage der Wiener *Neuen Freien Presse* vom 6. Jänner 1909.²⁴ Darin schildert ein Ich-Erzähler, der deutliche Parallelen mit dem Autor aufweist, eine Zugfahrt von München nach Dresden, die durch einen Unfall jäh unterbrochen wird. Auch hier handelt es sich selbstverständlich um eine Nachtzugreise, worauf der Ich-Erzähler zu Beginn ausdrücklich hinweist: „Ich reise gern mit Komfort, besonders, wenn man es mir bezahlt. Ich benutzte also den Schlafwagen, hatte mir Tags zuvor ein Abteil erster Klasse gesichert und war geborgen.“ (GKFA 2, S. 470) Trotzdem ist die Zugfahrt über Nacht mit einer psychischen wie physischen Anspannung verbunden; der Erzähler gesteht, er habe „Fieber, wie immer bei solchen Gelegenheiten“ (ebd.). Der gepolsterte Komfort des Schlafwagens

²³ Zum Imaginationspotential von Kursbüchern vgl. auch Schlögel: Im Raume, S. 355 f. – Allerdings dürfte die Behauptung, „das imaginär Nichtimaginäre“ einer auf technischen Daten basierenden Imagination markiere den „Unterschied zur literarisch-künstlerischen Imagination und Vergegenwärtigung“ (ebd.), weder der Poetik des Realismus noch dem technologischen Imaginationsreichtum der Moderne gerecht werden.

²⁴ Thomas Mann: *Das Eisenbahnunglück* [1908]. In: Ders.: *Frühe Erzählungen 1893–1912*. Hg. von Terence J. Reed unter Mitarbeit von Malte Herwig. Frankfurt/M. 2004 (Große kommentierte Frankfurter Ausgabe, Bd. 2.1), S. 470–481 (im Folgenden zitiert als GKFA mit Band- und Seitenzahl). – Die Erstveröffentlichung der Novelle in der *Neuen Freien Presse* ist digital einsehbar unter ANNO, Neue Freie Presse, 1909-01-06 (onb.ac.at) [abgerufen am 9. August 2023].

dient nicht zuletzt dazu, die Gefährdung des Ich, die mit der Nachtzugreise verbunden ist, so gering wie möglich zu halten und den Fahrgast im Wortsinn in Sicherheit zu wiegen: „Hier liegt der Ursprung der Polsterung als einem zentralen kulturhistorischen Phänomen des 19. Jahrhunderts.“²⁵ In diesem Fall scheint das besonders nötig zu sein. Der Ich-Erzähler gibt sich als ein Schriftsteller zu erkennen, der im Anschluss an die Lesung in Dresden noch „zehn, vierzehn Tage zum ‚Weißen Hirsch‘ hinauf“ will, „um mich ein wenig zu pflegen und wenn, vermöge der ‚Applikationen‘, der Geist über mich käme, auch wohl zu arbeiten.“ (GKFA 2, S. 470) Der ‚Weiße Hirsch‘, wie man spätestens seit Uwe Tellkamps *Der Turm* (2008) weiß, ist ein Sanatorium, wo der sensible Künstler zu sich selbst und zu seiner Arbeit zurückfinden möchte. Zu diesem Zweck führt er ein „stattliches Konvolut“ (ebd.) an Manuskripten in seinem Koffer mit. Ausführlich beschreibt der Erzähler, wie der Koffer in den Gepäckwagen verladen wird (vgl. GKFA 2, S. 471); schließlich ist dadurch ein entscheidender Teil dessen, worauf sein Selbstbewusstsein gründet, von ihm getrennt.

Als dann das Eisenbahnglück geschieht, gilt die größte Sorge des Erzählers nicht zufällig eben diesem Koffer und dem Manuskript darin: „Der Gepäckwagen war zertrümmert. Wie war das mit dem Gepäckwagen? Er war zertrümmert. Da stand ich ...“ (GKFA 2, S. 477) Deutlicher lassen sich der Ich-Verlust und das Zurückgeworfensein auf die rein physische Existenz kaum ausdrücken. Das Anakoluth, der abgebrochene Satz „Da stand ich ...“, bildet als einziger im ganzen Text einen eigenständigen Absatz aus drei Worten und läuft mit drei Punkten ins Unbestimmte aus.²⁶ Das Eisenbahnglück vollendet die Ich-Dissoziation, die in der Nachtzugreise als Unterbrechung einer stabilen Ich-Beziehung angelegt gewesen ist, und vor der sich der Ich-Erzähler bereits vor Abfahrt des Zuges gefürchtet hatte. Das Unglück unterbricht das diskrete Funktionieren der Infrastrukturen und lässt, im Moment des Verschwindens, ihre Funktionslogik offen zu Tage treten: „Je zivilisierter der Fahrplan, je effektiver die Technik, um so katastrophaler die Destruktion im Kollaps.“²⁷ Ein Unfall bei einer Nachtzugreise vergrößert diese Disruption, da die Reise selbst bereits eine Unterbrechung der kognitiven Routinen darstellt, die ihrerseits auf der subkutanen Kontinuität infrastruktureller

25 Schivelbusch: Eisenbahnreise, S. 112.

26 Dieses Stilmittel verwendet Thomas Mann in seinem Frühwerk häufig; auch und gerade in seinem Debütroman *Buddenbrooks*, um damit „der Gefährdung deutsch-europäischen Bürgertums“ (man könnte auch sagen: stabiler Ich-Imagos) Ausdruck zu verleihen; Georg Wenzel: *Buddenbrooks* – Leistung und Verhängnis als Familienschicksal. In: Interpretationen: Thomas Mann. Romane und Erzählungen. Hg. von Volkmar Hansen. Stuttgart 1993, S. 11–46, hier S. 41.

27 Schivelbusch: Eisenbahnreise, S. 118.

Routinen basiert.²⁸ Das Selbstverständliche der Infrastruktur wird durch das Unglück wieder in den kognitiven Nahbereich gehoben und in seiner existentiellen Verschränkung von Gefährdung und Ermöglichung zu Bewusstsein gebracht.²⁹

Mit dem Eisenbahnunglück brechen in Thomas Manns Novelle soziale und kognitive Ordnung gleichermaßen zusammen. In dem Ersatzzug, der wenig später auftaucht, und in dem die Reisenden ihre Fahrt fortsetzen können, ist die soziale Ordnung jedenfalls aufgehoben. „Ein Herr mit Gamaschen“ (GKFA 2, S. 472), der zu Beginn der Novelle den Schaffner maßregelt, sitzt nun „allen Herrenrechten zuwider, in einem finsternen Verließ gleich hinter der Lokomotive und heult“ (GKFA 2, S. 480). Und dem Ich-Erzähler ergeht es kaum besser: „Ich hatte einen Fahrschein erster Klasse (weil man mir die Reise bezahlte), aber das half mir gar nichts, denn jedermann gab der ersten Klasse den Vorzug, und diese Abteile waren noch voller als die anderen.“ (Ebd.)

Allerdings hat der Erzähler zu diesem Zeitpunkt bereits wieder eine stabile Ich-Beziehung zurückgewonnen, denn in einer vorausgehenden Passage erfährt man:

Aber unterdessen war Feuerwehr eingetroffen, mit Fackeln, die rotes Licht über die Trümmerwüste warfen, und als ich nach vorn ging, um nach dem Gepäckwagen zu sehen, da zeigte es sich, daß er fast heil war, und daß den Koffern nichts fehlte. [...] Da ward mir leicht, und ich mischte mich unter die Leute. (GKFA 2, S. 479)

Die Gewissheit des unversehrten Manuskripts gibt die nötige Stabilität für ein Erzähler-Ich, das kurzzeitig zu entgleiten und zu verstummen drohte, nun aber wieder als eine Erzählinstanz auftritt, die zugleich als Ordnungsinstanz für das psychosoziale Gefüge der erzählten Welt fungiert. Entsprechend bleibt am Ende nur noch zu konstatieren: „In Hof war es fünf Uhr und hell. Dort gab es Frühstück und dort nahm ein Schnellzug mich auf, der mich und das Meine mit dreistündiger Verspätung nach Dresden brachte.“ (GKFA 2, S. 481)

Der neue Tag stellt die alte Ordnung wieder her und die Nachtzugreise bleibt, ob mit oder ohne Unglück, eine episodenhafte Unterbrechung, deren Gefährdungspotentiale von den sozialen Routinen kompensiert und wieder ins Unterbewusste verdrängt werden. Dort wirken sie freilich fort und können noch Jahre

²⁸ Zum Zusammenspiel von Krise und Routine in den Darstellungsmustern von infrastrukturellen Phänomenen vgl. auch Steffen Richter: *Infrastruktur. Ein Schlüsselkonzept der Moderne und die deutsche Literatur 1848–1914*. Berlin 2018, S. 171–174.

²⁹ Vgl. Dirk van Laak: *Alles im Fluss. Die Lebensadern unserer Gesellschaft – Geschichte und Zukunft der Infrastruktur*. Frankfurt/Main 2018, S. 184–194: „Sichtbarkeit des Selbstverständlichen“.

später – denn Thomas Mann hat dieses Unglück tatsächlich im Jahr 1906 erlebt³⁰ – zu einer Erzählung werden, wo die symbolische Ordnung der Gesellschaft durch die Dissoziationen einer Nachtzugreise in Gefahr gerät.³¹

Das zweite Beispiel behandelt weniger die Gefahren einer Ich-Dissoziation während einer Nachtzugreise als vielmehr die kulturpoetischen (und kulturpolitischen) Chancen, die sich daraus ergeben können. Auch der Essay *Pariser Rechenschaft*, den Thomas Mann 1926 veröffentlichte,³² und in dem er sowohl für die Versöhnung mit dem Gegner des Ersten Weltkrieges warb als auch seine eigene Wandlung vom nationalkonservativen zum demokratischen Autor in der Weimarer Republik unter Beweis stellen wollte, beginnt mit einer Nachtzugreise:

Man reist verteuftelt angenehm in einem Schlafwagenabteil, in dessen schmucker Enge man noch einige Tagesstunden verbringt, bevor die Betten gemacht werden. [...] Die Schaffner internationaler Schlafwagen sind merkwürdige Leute, heimatlos undefinierbare und mehrsprachige Grenz- und Mischtypen zumeist; der Geist des Verkehrs und des Abenteuers spricht aus ihren von Kohle imprägnierten Zügen, die von einer gewissen niedrigen Modernität geschärft erscheinen. „Die Herrschaften –!“ sagte der unsrige abends beim Einsteigen. Morgens in Paris sagte er: „M’sieur et dame –!“ (GKFA 15, S. 1119)

Die Analogien zur knapp zwanzig Jahre früher entstandenen Novelle fallen ebenso auf wie die Unterschiede. Hier wie dort wird der Komfort der Nachtzugreise zum Garanten von Stabilität. Der Unterschied zeigt sich freilich schon beim Zugpersonal. Die Schlafwagenschaffner fungieren als Repräsentanten eines internationalen und modernen Nachkriegseuropas, das im Gegensatz zum Nationalismus der Kriegs- und Vorkriegszeit stehen soll. Die Ich-Dissoziation, die mit der Nachtzugreise einhergeht, ist nicht mehr nur Gefährdung: Sie wird zur Voraussetzung für einen neuen mentalitätsgeschichtlichen Abschnitt, der unter dem Banner von Zirkulation und Mobilität auf genau solchen instabilen Ich-Beziehungen aufbaut bzw. diese als Massenphänomen produziert. Ganz anders wurde das Zugpersonal noch in der Novelle von 1908 porträtiert: „Sieh diesen Schaffner an mit dem roten Lederbandelier, dem gewaltigen Wachtmeisterschnauzbart und dem unwirsch wachsamen Blick.

³⁰ Allerdings lassen sich zwischen dem tatsächlichen Unglück und der Erzählung einige gravierende Unterschiede feststellen; vgl. die Meldung in der *Neuen Freien Presse* vom 3. Mai 1906: ANNO, Neue Freie Presse, 1906-05-03, S. 9 (onb.ac.at) [eingesehen am 9.8.2023].

³¹ Nachtzugreisen sind daher auch ein beliebtes Motiv in Kriminalromanen; von Agatha Christies Klassiker *Mord im Orient-Express* (1934) bis zu Hans Konings *Petersburg-Cannes-Express* (1975).

³² Thomas Mann: *Pariser Rechenschaft* [1926]. In: Ders.: *Essays II: 1914–1926*. Hg. von Hermann Kurzke. Frankfurt/Main 2002 (Große kommentierte Frankfurter Ausgabe, Bd. 15.1), S. 1115–1214. Im Folgenden ebenfalls mit der Sigle GKFA und Band- sowie Seitenzahl im Text zitiert.

[...] Das ist der Staat, unser Vater, die Autorität und die Sicherheit.“ (GKFA 2, 472) Man muss kein geschulter Freud-Leser sein, um in diesem Bild das nach Außen projizierte Über-Ich einer autoritären Ordnung zu erkennen, das die Gefahren einer Ich-Dissoziation, die mit der Nachtzugreise verbunden sind, so gering wie möglich zu halten verspricht.³³

Im Gegensatz dazu verkörpern die Schlafwagenschaffner aus dem Essay der Zwanziger Jahre eben diese Dissoziationsbewegung. Bis zu einem gewissen Grad fungieren sie als ein Alter Ego des Autors, das später im *Felix Krull* bis zur Selbstparodie getrieben werden sollte.³⁴ Denn auch Thomas Mann, und das ist die Pointe des Textes, kommt als ein anderer in Frankreich an. Zuletzt hatte er die Stadt vor dem Ersten Weltkrieg besucht: „Da war sie denn also nach fünfzehn Jahren wieder einmal, die milde, halbdurchsonnte, silbrig neblige Pariser Luft.“ (GKFA 15, S. 1122) Allerdings ist es nun nicht mehr der nationalkonservative, im Ausland wenig bekannte Autor, der in Paris eintrifft; es ist ein Repräsentant der deutschen Republik, der internationale Beachtung erfährt und dem wenige Jahre später der Literaturnobelpreis verliehen wird. Werkpolitisch nimmt der Essay *Pariser Rechenschaft* eine wichtige Stellung ein: Es ist die erste Buchveröffentlichung Thomas Manns nach dem Großroman *Der Zauberberg* von 1924. Die Persona, die der Autor in diesem autobiographischen Text von sich entwirft, soll jenes Bild in die Welt tragen, das der Schriftsteller in der Öffentlichkeit für sich und sein Werk nach dem Ersten Weltkrieg modelliert: „Die *Pariser Rechenschaft* (1926) interpretiert diese Bemühungen aus autobiographischer Perspektive und registriert zugleich die (positive) Resonanz der französischen Seite.“³⁵

Das dissoziierte Ich, eines der großen Probleme der Moderne, erweist sich in Thomas Manns Essay als Ermöglichungsbedingung, um in je unterschiedlichen sozialen Räumen selbstbewusst zu agieren; nämlich mit einem Selbstbewusstsein, das um die eigenen Dissoziationen weiß. Darin unterscheidet sich der Großschriftsteller letztlich wenig von den Schlafwagenschaffnern. Und tatsächlich handelt der Essay vor allem davon, wie sich der Autor in die französische Lebensart einfügt und ein anderer als der Kriegs- und Vorkriegsautor Thomas Mann geworden ist. Ihren „endgültigen Triumph“ (GKFA 15, S. 1174) erfährt diese Entwicklung, als die Frau des Autors, die ihn auf dieser Reise begleitet, für eine Französin gehalten wird: „Höher ging es

33 Vgl. knapp Sigmund Freud: Abriss der Psychoanalyse [1938/40]. Hg. von Friedrich-Wilhelm Eickhoff. Frankfurt/Main 1994, S. 43 f.

34 Vgl. Andreas Kablitz: Erzählte Skepsis. Über Wahrheit und Lüge des Felix Krull. Heidelberg 2022.

35 Theo Stammen: Thomas Mann und die politische Welt. In: Thomas-Mann-Handbuch. Hg. von Helmut Koopmann. 3., aktualisierte Auflage. Stuttgart 2001, S. 18–53, hier S. 32.

nicht.“ (Ebd.) Hier spricht nicht mehr (nur) der deutsche Schriftsteller Thomas Mann, sondern ein internationaler Autor, der in Paris ebenso wie in München oder Rom zu Hause ist.

Garanten einer solchen multiplen, internationalen Identität sind nicht zuletzt die Nachtzüge. Ihre Linien verbinden die europäischen Länder und Hauptstädte, sie sind Zeichen und Motor einer Vernetzung, in der das dissoziierte Ich der Moderne eine neue Stabilität finden kann: als Knotenpunkt in diesen Netzwerken. Auch die Rückreise der Manns aus Paris erfolgt selbstverständlich mit einem Nachtzug, diesmal dem vielleicht berühmtesten Nachtzug der Eisenbahngeschichte, der zugleich beispielhaft für eine transkontinentale Identität entsteht:

Der Orient-Express ist ein adeliger Zug, der König der Züge. Wer mit ihm reist, wird als hohes Mitglied der kapitalistischen Gesellschaft mit voller Auszeichnung behandelt [...]. „M’sieur et dame –“ sagte der mit Kohle und großer Welt imprägnierte Schaffner, der uns die Betten bereitete ... In der Frühe, bei Ulm, als wir zum Tee gingen, sagte er: „Guten Morgen!“ (GKFA 15, S. 1214)

4

Bereits mehrere Jahre vor der Deutschen Bahn hatte die SNCF, die staatliche französische Eisenbahngesellschaft, ihre Nachtzugverbindungen weitgehend eingestellt;³⁶ nicht zuletzt, weil die schnellen TGV die Reisezeit (zumindest von und nach Paris) auch in den Tagesrandlagen dergestalt verkürzt haben, dass diese langsameren Verbindungen überflüssig geworden waren. Die Nachtfahrt im TGV mit seinen Großraumkabinen und der hohen Geschwindigkeit produziert freilich eine eigene Art von Poesie. Ihr ist das Prosagedicht *Le TGV Atlantique glissait dans la nuit* im ersten Gedichtband des französischen Schriftstellers Michel Houellebecq, *Le sens du combat* (1996), gewidmet:

Le TGV Atlantique glissait dans la nuit avec une efficacité terrifiante. L’éclairage était discret. Sous les parois de plastique d’un gris moyen, des êtres humains gisaient dans leurs sièges ergonomiques. Leurs visages ne laissaient transparaître aucune émotion [Der TGV Atlantique glitt mit erschreckender Effizienz durch die Nacht. Die Beleuchtung war dezent.

³⁶ Seit wenigen Jahren gibt es, wie in anderen Ländern auch, eine zaghafte Rückkehr der Nachtzugverbindungen in Frankreich: Intercités-Nachtzüge | Drupal (snCF-connect.com) [abgerufen am 10. August 2023].

Unter den mittelgrauen Plastikwänden waren Menschen in ihren ergonomisch geformten Sitzen ausgestreckt. Ihre Gesichter ließen keine Emotionen erkennen].³⁷

Von der Utopie einer Nachtzugreise, wie sie Marcel Proust entworfen hat, ist hier nichts mehr zu spüren. Die Unterbrechung der Wahrnehmung bei gleichzeitiger Fortsetzung der Bewegung im Raum, die in der kognitiven Überblendung von Abfahrts- und Zielbahnhof gipfelt, spielt bei dieser Zugfahrt keine Rolle mehr. Raum und Zeit scheinen vielmehr eingespannt in das immergleiche Kontinuum der technischen Moderne, für die der Hochgeschwindigkeitszug zum Symbol geworden ist. Egal wo und egal wann man ein- oder aussteigt: Es erwartet einen die immer gleiche Welt, in deren kalter Beleuchtung aller imaginativer Überschuss ebenso erlischt wie die Gefahren oder Verheißungen einer möglichen Ich-Dissoziation, die längst zur Verpflichtung auf multiple Identitäten und verschiedene soziale Rollen geworden sind.³⁸ Der emanzipatorische Überschuss einer Nachtzugreise aus Thomas Manns *Pariser Rechenschaft* ist im Paris der Jahrtausendwende graue Realität geworden. In dieser Hinsicht unterscheidet sich die Poetik der Nachtfahrt im TGV nicht von den Beschreibungen sozialtechnologisierter Tristesse und Melancholie, die man auch in Houellebecqs Romanen wiederfindet.

Ob die Renaissance der Nachtzüge, wie man sie aktuell in Europa erlebt, daran etwas ändern wird? Blogs und Podcasts sind jedenfalls voller Schilderungen von Nachtzugfahrten, die oft die Form von Selbsterfahrungsberichten annehmen.³⁹ Offenbar hat sich die Nachtzugreise einen Teil jener Faszination bewahrt, in der sich eine Grunderfahrung modernen Selbstbewusstseins ausdrückt: „Man kennt sich persönlich sehr schlecht“.

Literaturverzeichnis

Diersch, Manfred: Empiriekritizismus und Impressionismus. Über Beziehungen zwischen Philosophie, Ästhetik und Literatur um 1900 in Wien. Berlin 1973.

Fontane, Theodor: Jenseits von Havel und Spree. Reisebriefe. Hg. von Gotthard Erler. Berlin 1991.

37 Michel Houellebecq: Le TGV Atlantique glissait dans la nuit. In: Ders.: Poésies: Le sens du combat, La poursuite du bonheur, Renaissance. Paris 2000, S. 63.

38 Das wird beispielsweise unter dem Schlagwort der ‚kompositorischen Singularität‘ verhandelt; vgl. Andreas Reckwitz: Die Gesellschaft der Singularitäten. Zum Strukturwandel der Moderne. Berlin 2017, S. 294.

39 Wahllos aus der unzähligen Menge herausgegriffen: *Mit Interrail durch Europa mit Denis; Nachtzug nach Hamburg* usw. Für die passende Musik ist auch gesorgt: *Playlists für die Reise im Nachtzug – Nachtzug-Urlaub – Musik für dich* [abgerufen am 10. August 2023].

- Freud, Sigmund: Abriss der Psychoanalyse [1938/40]. Hg. von Friedrich-Wilhelm Eickhoff. Frankfurt/Main 1994.
- Houellebecq, Michel: Le TGV Atlantique glissait dans la nuit. In: Ders.: Poésies: Le sens du combat, La poursuite du bonheur, Renaissance. Paris 2000.
- Kablitz, Andreas: Erzählte Skepsis. Über Wahrheit und Lüge des Felix Krull. Heidelberg 2022.
- Laak, Dirk van: Alles im Fluss. Die Lebensadern unserer Gesellschaft – Geschichte und Zukunft der Infrastruktur. Frankfurt/Main 2018.
- Mach, Ernst: Beiträge zur Analyse der Empfindungen. Jena 1886.
- Mach, Ernst: Die Analyse der Empfindungen und das Verhältnis des Psychischen zum Physischen. Zweite vermehrte Auflage der Beiträge zur Analyse der Empfindungen. Jena 1900.
- Mallarmé, Stéphane: La dernière mode [1874]. In: Ders.: Oeuvres complètes. Hg. von Georges Jean-Aubry. Paris 1945, S. 705–847.
- Mann, Thomas: Das Eisenbahnunglück [1908]. In: Ders.: Frühe Erzählungen 1893–1912. Hg. von Terence J. Reed unter Mitarbeit von Malte Herwig. Frankfurt/Main 2004 (Große kommentierte Frankfurter Ausgabe, Bd. 2.1), S. 470–481.
- Mann, Thomas: Das Eisenbahnunglück. In: Neue Freie Presse, 6. Jänner 1909, S. 31–33.
- Mann, Thomas: Pariser Rechenschaft [1926]. In: Ders.: Essays II: 1914–1926. Hg. von Hermann Kurzke. Frankfurt/Main 2002 (Große kommentierte Frankfurter Ausgabe, Bd. 15.1), S. 1115–1214.
- Proust, Marcel: Contre Sainte-Beuve. Hg. von Bernard de Fallois. Paris 1954.
- Reckwitz, Andreas: Die Gesellschaft der Singularitäten. Zum Strukturwandel der Moderne. Berlin 2017.
- Richter, Steffen: Infrastruktur. Ein Schlüsselkonzept der Moderne und die deutsche Literatur 1848–1914. Berlin 2018.
- Schivelbusch, Wolfgang: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert [1977]. Frankfurt/Main 2000.
- Schlögel, Karl: Im Raume lesen wir die Zeit. Über Zivilisationsgeschichte und Geopolitik [2003]. Frankfurt/Main 2006.
- Stammen, Theo: Thomas Mann und die politische Welt. In: Thomas-Mann-Handbuch. Hg. von Helmut Koopmann. 3., aktualisierte Auflage. Stuttgart 2001, S. 18–53.
- Strobach, Tilo: Kognitive Psychologie. Stuttgart 2020.
- Unfall des München-Berliner Schnellzuges. In: Neue Freie Presse, 3. Mai 1906, S. 9.
- Wegmann, Thomas: Stadt, Rand, Schluss? Zur Topologie und Ästhetik von Zentrum und Peripherie. In: Zeitschrift für Literaturwissenschaft und Linguistik 38 (2008), S. 7–33.
- Wenzel, Georg: Buddenbrooks – Leistung und Verhängnis als Familienschicksal. In: Interpretationen: Thomas Mann. Romane und Erzählungen. Hg. von Volkmar Hansen. Stuttgart 1993, S. 11–46.

