

ten forscht, meint, dass es schwerere Geschütze braucht als nur angstmachende Berichte und faktenbasierte Aufklärung der Gesellschaft. Wir müssen schlicht die sozialen Normen angreifen, die unsere Reisegewohnheiten steuern. Sie nennt als Beispiel die Bilder der Werbung und der Reisejournalistik von türkisfarbenem Meer mit der glücklichen Familie am tropischen Strand. Gut durchtrainiert, ohne Probleme, gutaussehend. Eine idealisierte Identität, die mit einem Produkt verbunden wird, in diesem Fall einer Reise in ein fernes Land mit warmem Meer und schönen Stränden.

«Je mehr wir davon sehen, desto mehr reisen wir», sagte Cecilia Solér.

Um die Menschen stattdessen in den Zug zu bringen, muss man den Kern angreifen, will sagen, die Norm, also das Bild von der glücklichen Familie am türkisfarbenen Meer. Und nach und nach macht der Traum eine halbe Drehung und handelt immer noch von den begehrenswerten Reisen und der Begegnung mit anderen Kulturen, aber auch davon, dass es nicht mehr cool ist, mit dem Flugzeug in die Welt hinauszufiegen. Die Veränderung, meint Cecilia Solér, erzeugt man mit mehr imagetauglichen Bildern in Reiseartikeln und Annoncen von beneidenswert glücklichen Familien an Bord eines Zuges auf dem Weg in die Welt hinaus.

Kurz gesagt ist es meine Verantwortung als Reiseschriftsteller, die Entwicklung in die richtige Richtung zu drehen.

Während ich mich dem Bahnsteig des Stockholmer Hauptbahnhofs näherte, wo schon viele meiner Reisen begonnen haben, summt es in meinem Kopf von all den idiomatischen Wendungen und Redensarten, die mit Zügen zu tun haben. Zwei Jahrhunderte lang hat die Eisenbahn auch unsere Sprache geformt: *Auf dem richtigen Gleis sein. Aufs Abstellgleis geraten. Der Zug ist abge-*

fahren. Pünktlich wie die Eisenbahn. Ich verstehe nur Bahnhof. Denn jetzt gilt es, auf den Zug aufzuspringen, damit uns die Sache nicht entgleist. Denn es ist höchste Eisenbahn! Wir müssen die Notbremse ziehen. Dann sehen wir vielleicht irgendwann Licht am Ende des Tunnels. Doch die Hauptsache ist, dass wir, wie die Briten sagen, back on track sind.



Der Bahnhof

Im schimmernden Schein der Geschäfte ziehen Reisende mit klappernden Rollkoffern vorbei. Auf dem Weg zum Bahnsteig sind metallisch klingende Lautsprecherdurchsagen, elektrisch surrende Lastenautos und dumpf brummende Schnellzugloks zu hören. Es riecht nach Parfüm, gegrilltem Essen und Kaffee. Die Reisenden haben entweder Kopfhörer in den Ohren oder schauen im Gehen auf ihre Handys, oft auch beides. Jeder befindet sich in seiner Welt, weit entfernt von den Seh- und Geräuscheinindrücken der Umgebung.

Wie anders war das noch vor hundert Jahren! Die Gerüche und Geräusche müssen so viel stärker und aufdringlicher gewesen sein. Kohlenqualm, Asbest, heißes Eisen und Lederkoffer. Die Dampfloks prusteten, piffen und stöhnten. Die Hufe der Pferde klapperten, und die Zugreisenden schleppten schwere und sperrige Koffer oder Holzkisten mit Eisenbeschlägen.

Genau so eine Kiste für Reisende hatte ich zu Hause stehen. Lange haben wir Dinge hineingelegt, die unsere Tochter bekommen sollte, wenn sie von zu Hause auszöge, doch früher einmal hatte sie meiner Großmutter gehört und war mit Kleidern, Handtüchern und Bettlaken vollgepackt gewesen, als sie in den Zwanzigerjahren den Zug von Västerås nach Stockholm nahm, um als

Dienstmagd bei einer Oberschichtfamilie in einer Villa in Bromma anzufangen.

Diese Art Holzkiste schleppte man nicht so einfach über die Bahnsteige. Wie stellte man das dann an? Zum Glück der Reisenden konnte man das Gepäck aufgeben, was bedeutet, dass man, um einen Begriff aus der Welt des Fliegens zu benutzen, die Koffer eincheckte, die dann in einem besonderen Gepäckwagen transportiert wurden. Und brachte man sie selbst an Bord des Zuges, dann gab es Träger, die sich auf dem Weg vom Zugwaggon zum wartenden Pferdewagen oder Auto um das Gepäck kümmerten. Ich weiß nicht, ob meine Großmutter sich einen Träger geleistet hat. Vermutlich wurde sie abgeholt und bekam Hilfe beim Tragen durch die Familie, bei der sie dann arbeiten sollte.

Die Eisenbahn veränderte nicht nur die Landschaft, sondern auch die Stadt. Die Poststationen, von denen aus die Vorgänger der Züge, die Pferdepостkutschen starteten, waren ein natürlicher Teil der Stadtkerne, die innerhalb der mittelalterlichen Ringmauern lagen und unmerklich mit dem Stadtgelände verschmolzen. Die Pferdekutschen klapperten über die Gassen mit Kopfsteinpflaster zu den Verteilungslokalen und Poststationen, die oft in Wirtshäusern mit Namen wie Hotel Zur Post, Post-Hotel oder De La Poste untergebracht waren.

Die neuen Eisenbahnstationen hingegen wurden außerhalb der Stadtmauern errichtet. Das ist nicht verwunderlich, denn die Gleise passten nicht in die Gassen der alten Stadtkerne, wenn man nicht ganze Viertel abriß. Die Städte wuchsen, und um die Bahnhöfe wurden neue Wohnungen und Fabrikanlagen gebaut. Obwohl dies die neuesten und modernsten Viertel waren, wurden sie von Adel und Bürgertum mit einer Mischung aus Furcht und Verachtung betrachtet. Selbst wohnte man lieber in älteren Häu-