

H. W. Valerian

---

# Crossings

Bekenntnisse eines österreichischen  
Anglophilen

Band 2

edition inkpen

© 2016 H. W. Valerian

edition inkpen

Druck und Verlag: epubli GmbH, Berlin, [www.epubli.de](http://www.epubli.de)

ISBN 978-3-7418-5026-4

Printed in Germany

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen

Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über

<http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Es kommt nicht darauf an, was man erlebt.

Es kommt darauf an, *wie* man erlebt.



# **Inhalt**

Crossings

*Seite 9*

Waterloo Sunset

*Seite 40*

Twenty-Six High Street

*Seite 74*

Die Entdeckung Amerikas

*Seite 254*

*Geschrieben im Zeitraum 2010–2013*

## Crossings

ES KAM DIE ZEIT, DA WURDE die jährliche Reise nach England praktisch zur Pflicht. Nicht bloß wegen der Sprache; es ging auch um das, was damals als Landeskunde bezeichnet wurde. Bei der Zwischenprüfung – abzulegen ungefähr nach der ersten Hälfte des Studiums, ehe es zu Seminaren und Diplomarbeiten ging – bei dieser Zwischenprüfung also konnte Professor K– nach den Themsebrücken in London fragen und die Aufzählung selbiger in richtiger Reihenfolge verlangen, flussaufwärts; oder nach der Aussprache des Stadtteils Southwark. Und dergleichen mehr.

Nicht, dass es sich um eine *lästige* Pflicht gehandelt hätte, ganz im Gegenteil. Wozu an dieser Stelle vielleicht anzumerken wäre, dass das Reisen bei uns ganz allgemein eine große Rolle spielte. Wenn es Sommer wurde, das Semester zu Ende ging, dann tauchten in unseren ansonsten so weltschweren Gesprächen immer häufiger Fragen auf, die mit „Wohin...?“ begannen und mit „Wie lange...“ nachsetzten. Es war, als lösten sich all die Probleme, mit denen wir uns acht Monate lang herumgeschlagen hatten, plötzlich von selbst. Sie lösten sich

in Luft auf, laue Sommerluft, wir fühlten uns leicht, mobil,  
ohne Bindungen –

*Come July I'll be gone  
sing a brand new song  
farewell, so long..*

Da spielte ohne Zweifel die Kultur der späten Sechziger und frühen Siebziger Jahre eine Rolle, *Easy Rider*, „get your motor running...“. Diesen Film hatte ich damals aber gar nicht gesehen – versäumt, wie so vieles andere auch. Kein großer Schaden, möchte ich heute hinzufügen, denn jüngst habe ich ihn angeschaut und war entsetzt über die seichten Pseudo-Weisheiten, die da verzapft werden, den dümmlichen Schluss. Aber es gab ja noch andere Bilder: die Eröffnungsszenen aus *Woodstock* zum Beispiel; langhaarige, bärtige Kerle und bunt verkleidete Mädchen in wallenden Gewändern inmitten üppiger Felder, flimmernd in der Hitze des Sommers, verrückte Vehikel, knallbunt, alles unterlegt von Canned Heat, „I'm going up the country“ –

*I'm gonna leave this city  
got to get away...*

Es gab verschiedene Arten zu reisen. Autostoppen war die billigste. Ich selbst hab' mich nie damit anfreunden können, vermutlich weil mir meine verzweifelten Versuche aus der Soldatenzeit in Erinnerung blieben, am Wochenende möglichst rasch von Salzburg nach Innsbruck zu gelangen, was oft genug in einer elenden, demütigenden Warterei endete, trotz der Uniform, die wir zwecks Vertrauensbildung und Mitleids-erweckung trugen –

*A thumb goes up, a car goes by  
It's nearly 1 a.m. and here am I  
Hitchin' a ride...*

Ansonsten erfreute sich das Stoppen jedoch allgemeiner Beliebtheit. An der Autobahnauffahrt im Osten von Innsbruck sammelten sich Trauben von jungen Leuten mit ihren Rucksäcken und ihren Schildern: München, Brenner, Verona. Angst? Nun ja, gutbürgerliche Mütter sahen es gewiss nicht gerne, wenn ihre Töchter stoppten. Viele von denen taten's trotzdem, erzählten bloß nichts daheim. Aber sonst? Man hatte weniger Angst als heute. Das galt für die Stopper ebenso wie für die Autofahrer, welche stehen blieben.

Daneben gab's bereits Interrail, wengleich erst in den Anfängen. Schrittweise wurde das Alter hinaufgesetzt, mit dem man gerade noch die billigen Tickets kaufen konnte. Wenn ich mich recht erinnere, lag ich immer knapp darüber. Das habe ich also auch nie gemacht. Was wir taten – wir drei Freunde noch aus Schulzeiten, genannt Pauli, Billy sowie meine Wenigkeit – was wir also taten in zwei aufeinander folgenden Sommern, das war damals ziemlich kühn: Wir legten unser Geld zusammen und kauften einen billigen alten Volkswagen, so um dreitausend Schilling. Den brachten wir dann mit ebenso viel List wie Geschicklichkeit durch die technische Überprüfung (die damals allerdings nur für solche alten Kübel vorgeschrieben war), und dann ging's los. Wohlweislich packten wir stets so, dass wir das Auto hätten zurücklassen können, für den gar nicht so unwahrscheinlichen Fall, dass es den Geist aufgab. Wir schliefen in Paulis Zwei-Mann-Zelt aus Weltkriegsbeständen der US-Army. Glücklicherweise war der Dritte, Billy, kurz genug, um gerade noch zwischen die beiden Zeltstangen zu passen. Wenn es regnete,

floss das Wasser mitten durchs Zelt. Mit den Autos hatten wir Glück, sie brachten uns immer heim, das zweite Mal allerdings recht holprig, weil hinten ein Drehstab brach. Das bedeutete Kopfweh für den, der gerade turnusmäßig auf der Rückbank sitzen musste. Pauli zahlte uns dann aus und fuhr die Autos weiter. Sehr lange haben sie aber nicht gelebt.

Nach England ging's hingegen mit dem Zug. Das lief nach feststehenden Regeln ab, fast wie ein Ritual. Es begann mit dem Gang zur ÖKISTA. Dabei handelte es sich um ein studentisches Reisebüro, es bot verbilligte Bahnkarten und Flugtickets an. Untergebracht war die ÖKISTA in jenem Betonturm nahe der Universität, welcher auch die ÖH beherbergte, die Österreichische Hochschülerschaft – die Landesvertretung der Studenten, gemäß dem österreichischen Kammerstaat gesetzlich fest verankert und mit Pflichtmitgliedschaft gesegnet. Bei der Inskription zu Beginn jedes Semesters hatte man automatisch den ÖH-Beitrag zu überweisen. Dementsprechend üppig waren die Konten der Studentenvertretung gepolstert.

Da betrat man also das Hochhaus der ÖH. Schon von außen beeindruckte es vor allem durch eines: Schabigkeit. Es handelte sich um Architektur der Sechziger Jahre, gewiss, und die zeichnete sich insgesamt nicht gerade durch Qualität und Substanz aus; normalerweise versuchte sie jedoch, den Eindruck chromblitzender, neonerhellter Modernität zu erwecken. Nicht so die ÖH. Nackter grauer Beton – als sei der Rohbau nie ganz fertig gestellt worden, als sei die Energie ausgegangen zu einem ansehnlichen Abschluss. Oder handelte es sich gar um bewusste Selbstdarstellung der Studentenschaft? Der Verdacht schien gar nicht so abwegig, denn der trostlose Betonbau gab sich auch sonst vernachlässigt und verdreckt. In den Ecken leere Zigarettenpackungen, Papier-

knäuel, Plastiksackerln. An den Wänden Parolen – keine Graffiti, sondern hastig hingeschmiert mit vielen, vielen Rufezeichen – „Freiheit für Eritrea“ und „Nieder mit den amerikanischen Kriegshetzern!“ Oder so ähnlich. Von den Wahlparolen obskurer Studentenparteien mit unaussprechlichen Abkürzungen ganz zu schweigen. Es ist ja wirklich interessant, wie unweigerlich jede Studenten-, Schüler- oder sonstige jugendliche Selbstverwaltung in Unordnung, Dreck und Hässlichkeit endet. Irgendwie scheint das einfach dazu zu gehören. Warum eigentlich? Protest gegen bürgerliche Spießigkeit? Aber früher oder später nahmen doch alle Studentenfürher geschickt die Kurve zur bürgerlichen Respektabilität, die meisten eher früher als später. Sie wurden Oberspießer. Also? Das Rätsel beschäftigt mich bis heute.

Die ÖKISTA residierte in einem der oberen Stockwerke dieses Betonturms. Glücklicherweise unterlag der Lift nicht der studentischen Selbstverwaltung, weswegen er (a) funktionierte und (b) ausreichend Vertrauen erweckte, um benützt zu werden. Man betrat das Büro, Neonlicht selbst an einem strahlenden Frühlingstag, und gelangte an eine hölzerne Barriere, welche die heiligen Hallen im Hintergrund gegen den allgemeinen Pöbel abgrenzten. Da hatte man also zu warten, bis aus der Tiefe der Räumlichkeiten eine junge Dame auftauchte, gemessenen Schritts und ohne die geringste Hast. Zwar war sie kaum älter als ich selbst, ich kannte sie sogar flüchtig aus Schulzeiten, aus der MK, trotzdem kann ich sie nicht anders beschreiben: eine „Dame“. Mit jeder ihrer Bewegungen, mit jedem ihrer bedächtigen Worte, dem leicht gelangweilten Tonfall gab sie unmissverständlich zu verstehen, dass sie eigentlich für Besseres geschaffen sei. Jedes Begehren erschien da als Zumutung, man war versucht, sich ständig zu entschuldigen.

Dieser jungen Dame teilte man also seine Wünsche mit. Nach einiger Zeit durfte man neuerlich vorsprechen und bekam die Tickets ausgehändigt. Die schauten so ähnlich aus wie ein Scheckheft, nur größer. Dazu gab's eindringliche Belehrungen: Man hatte nämlich ausschließlich die Züge zu benützen, welche in den Fahrkarten genannt wurden, wenn vorhanden sogar jene Waggons, welche speziell für ÖKISTA-Reisende vorgesehen waren.

Die Reise begann am Hauptbahnhof in Innsbruck, am späten Vormittag, so zwischen elf und zwölf; ein Eilzug nach München. Wie es so geht unter Studenten, fanden sich immer zwei, drei Kollegen, die zur gleichen Zeit nach England fuhren. Ich kann mich nicht erinnern, jemals allein auf die Reise gegangen zu sein. In München gab es ein paar Stunden Aufenthalt. Wir verstaute unser Gepäck im Schließfach und erkundeten die Umgebung. Früher oder später landeten wir unweigerlich in einem Wirtshaus. Gehört schließlich auch dazu.

Weiter ging es dann mit dem Tauern-Express. Das war einer jener Fernreisezüge, wie sie damals noch kreuz und quer durch Europa verkehrten. Ihre Namen umwehte ein Hauch von *belle époque*, von Abenteuer und Romanzen: Rheingold, Orient-Simplon, Ostende-Express, Nizza-Express. Nobel waren diese Züge freilich nicht mehr. Die „bessere“ Gesellschaft reiste längst per Flugzeug oder mit dem Luxus Schlitten.

Der Tauern-Express kam ursprünglich aus Split, die Route führte über Zagreb, Ljubljana, Villach, durch den Tauern-Tunnel, Schwarzach-St. Veit, Bischofshofen, Salzburg, Rosenheim. Nicht auszudenken, wie lange er schon unterwegs war! Oder genauer gesagt: einige seiner Waggons, denn wie alle Fernreisezüge bestand er aus einer raffinierten Abfolge von Kurswagen, die unterwegs angehängt oder abgekoppelt

wurden. Vermutlich hatte auch der Tauern-Express noblere Zeiten gesehen. In den Siebziger Jahren bevölkerten ihn vor allem Gastarbeiter aus Jugoslawien – und natürlich junge Leute, Interrail und so.

Wir hätten einen ganz bestimmten, für die ÖKISTA reservierten Waggon finden müssen. Das taten wir aber nicht. Bei jenen, die aus Innsbruck angereist kamen, hatte sich eine gefinkelte Taktik entwickelt, mittels mündlicher Überlieferung weitervererbt von Jahr zu Jahr, von höheren zu niederen Semestern. Ehe der Zug in München einfuhr, postierten wir uns in beträchtlichen Abständen entlang des Bahnsteigs. Lautsprecheransagen kündigten den Zug an. Unweigerlich erfasste mich eine gewisse Spannung, wahrscheinlich so eine Art Jagdfeber, das mulmige Gefühl im Bauch. Endlich – der Zug fuhr ein, überraschend schnell zunächst, die Waggons glitten so rasch vorbei, dass die Aufschriften gar nicht zu lesen waren. Doch wurden sie zunehmend langsamer, das schleifende Geräusch der Bremsen, der Geruch von Schmieröl, das Klirren der Kupplungen – einer der Waggons hielt genau vor meiner Nase.

Nun hieß es flink einsteigen, sich durch den engen Korridor zwängen samt Rucksack oder Reisetasche, wenn nötig auch einmal grob, und ein leeres Abteil erspähen. Dort wurden Gepäck, Kleidungsstücke, was immer gerade zur Hand war, möglichst malerisch-aufdringlich, will sagen: abschreckend verteilt. Dann mussten die anderen gefunden werden. Das alles im allgegenwärtigen Gedränge und Geschiebe, Ein- und Aussteigen auf einem großen Bahnhof, schnell, schnell, schnell, von draußen tönen die Lautsprecher herein, unverständlich, das ferne Pfeifen einer Lokomotive. Trotzdem gelang es uns immer, ein Abteil ganz für uns allein zu besetzen. Irgendwie fanden wir wieder zusammen, dann

machten wir uns breit, lümmelten demonstrativ, sodass andere Passagiere, die auf der Suche nach Plätzen in unser Abteil schauten, die Schiebetür augenblicklich schlossen und weiterzogen: *Studentenlager*.

Inzwischen war der Zug wieder angefahren. Die Häuser von München zogen am Fenster vorbei, immer spärlicher, schließlich grünes Land, behäbige bayerische Bauernhöfe, dickbäuchig und selbstgerecht. Noch war es hell dank langer Sommerabende, nur langsam verblassten die Farben, graue Dämmerung. Wir richteten uns häuslich ein in unserem Abteil. Immerhin würde es ja eine ganze Nacht lang und dann noch weit in den Vormittag hinein unser Zuhause bleiben. Deshalb war's ja auch so wichtig, ein eigenes Abteil zu ergattern. Gar so bequem waren die Waggons damals zwar nicht, keine Liegewagen, versteht sich, trotzdem fühlten wir uns bevorzugt, stolz auf unsere Findigkeit. Nicht nur durften wir uns ausbreiten, waren unter uns; die Sitze konnten so ausgezogen werden, dass sie eine durchgehende Fläche bildeten. Darauf lag es sich zwar nicht übermäßig angenehm, erstens weil sie immer zu kurz waren für die Füße, zweitens weil sowohl Kopf- als auch Fußende schräg in die Höhe standen. Aber immerhin.

Einmal kam ich auf einem Erkundungsgang in jenen Waggon, welcher für die ÖKISTA vorgesehen war. Er kam aus Graz und wurde in Bischofshofen an den Tauern-Express gehängt. Doch handelte es sich keineswegs um einen Schnellzugwagen, wie man das hätte erwarten dürfen, sondern um einen jener vierachsigen Großraumwagen, wie sie damals bereits im Nahverkehr eingesetzt wurden (in Tirol zum Beispiel auf der Karwendelbahn). Keine Abteile, keine ausziehbaren Sitze, vielmehr starre Bänke mit steilen Lehnen, nur sehr notdürftig gepolstert mit grünem Plastik. Die jungen

Leute lagen auf diesen Bänken, unter ihnen, dazwischen, im Gang, oft unter grotesken Verrenkungen, Füße hingen über Armlehnen, Hände baumelten im Mittelgang. Bilder vom Weltkrieg kamen in den Sinn, Flüchtlingstransport, Verwundete. Ein einziges Elend. Weiß Gott, wie lange diese Studenten schon unterwegs waren, von Graz herauf. Deutlicher hätte man die Verachtung gegenüber ÖKISTA und Studenten wohl kaum unter Beweis stellen können.

Inzwischen – und ohne dass wir es richtig mitbekommen hätten – war es finster geworden draußen vor den Fenstern. Nun schwirrten nur noch gelbe Lichtpunkte vorbei, Perlenketten (eine Straße), Haufen (Dörfer), einzelne, einsame Lichter. Unsere Welt reduzierte sich vollends auf ein Eisenbahnabteil. Die Schaffner kontrollierten zwar unsere Tickets, manchmal schüttelte einer ratlos den Kopf – aber vertrieben hat uns keiner. Je weiter wir uns von München entfernten, desto geringer wurde die Gefahr. Schließlich zückten die Kondukteure ohne jegliches Verständnis, aber auch ohne jegliches Interesse ihr Amtsinsignium, nämlich die dicke silberne Zange, die damals freilich längst keine Löcher mehr stanzte, sondern mysteriöse Zahlen- und Buchstabenkombinationen auf den Fahrschein stempelte. Nur einmal, auf der Rückreise, erlebte ich, wie ein Belgier finsternen Blicks mit meinem Ticketheft verschwand und längere Zeit nicht mehr auftauchte. Berührt hat's mich nicht sonderlich. Sie konnten mich nicht gut hinaus schmeißen, oder?

So durften wir in unserem Abteil ungestört und ungehemmt der beliebtesten aller studentischen Freizeitgestaltungen frönen – wir diskutierten. An eine Fahrt durchs nächtliche Deutschland erinnere ich mich besonders lebhaft. Meine Gesellschaft bestand aus einer Kollegin namens Isolde (von uns ebenso liebevoll wie unbarmherzig verkürzt zu Isi) sowie

einem entfernten Kollegen namens Wolfi (entfernt, weil er ein paar Semester vor uns dran war, Anglistik außerdem nur so nebenbei studierte). Wolfi setzte seinen Stolz darein, der „bestorganisierteste“ Reisende aller Zeiten zu werden, was bedeutete, dass er den Umfang seines Gepäcks systematisch reduzierte. Zu jenem Zeitpunkt bestand es nur noch aus einer mittelgroßen Tasche, die überdies mit Rollen versehen war, eine praktische Vorrichtung, die damals noch exotisch wirkte. Isi war unterwegs zu ihrem Auslandsjahr als Fremdsprachenassistentin in einem ziemlich entlegenen Städtchen in den schottischen Highlands.

In jener Nacht offenbarte sich Wolfi als überzeugter Kommunist, noch dazu von der konventionellen Sorte, also moskautreu. Da konnte ich nicht anders als meine Lehrmeister ins Treffen führen wie die galoppierenden Ritter von Agincourt: Arthur Koestler, Robert Conquest, Hellmut Andics.

*Think, when we talk of horses, that you see them  
Printing their proud hoofs i' the receiving earth...*

Das Gefecht zog sich hin bis nach Mitternacht. Leider erwies es sich als unmöglich, meinen Kontrahenten so einfach in die Flucht zu schlagen, wie ich mir das vorgestellt hatte.

Der Stalin'sche Terror, die Jeschowtschina, Folterkeller in der Lubyanka, Erschießungen?

Verleumdungen der kapitalistischen Presse. Hat's überall gegeben. Heuchelei.

Aber der Terror! Sibirien! Millionen von Opfern!

Nicht einmal ein Prozent der Bevölkerung. So viele sitzen im Westen auch im Gefängnis.

Und so weiter. Mit der nötigen Selbstsicherheit und Unverfrorenheit kann man praktisch alles behaupten, und man kann

praktisch jeden Einwand entkräften. Später sollte ich Gelegenheit haben, mit kommunistischen Funktionären in Moskau und Kiew zu reden, und sie trieben mich mit solchen Methoden fast zum Wahnsinn. Hüte dich vor angeblich „offenen“, „demokratischen“ Debatten! Sie können ebenso gut als Vehikel für böse Lüge und Demagogie dienen. Ein Mitglied des berühmten Mensa-Clubs hochgradiger IQler hat jüngst eine griffige Bezeichnung für diese Verfahrensweise geprägt: der „Dopeler effect“, definiert als „the tendency of stupid ideas to seem smarter when they come at you rapidly“. Frei übersetzt könnte man vielleicht vom Doppler-Effekt sprechen, wonach selbst der größte Blödsinn zunächst gut klingt, wenn er einem nur mit hinreichender Wucht ins Gesicht geschmissen wird.

(Isi berichtete mir später brieflich von ihrer Weiterreise: Von Victoria Station aus nahm sie ein Taxi nach King's Cross. Am Hyde Park Corner verfiel es sich im dickflüssigen Verkehr, und als sie zufällig aus dem Fenster blickte, sah sie, wie im Auto nebenan einem Araber im weißen Burnus eine Pistole an die Schläfe gehalten wurde. Eingedenk der vorgerückten Stunde und der langen Fahrt, die noch vor ihr lag, wollte sie im Nachtzug nach Aberdeen ein Bett im Schlafwagen buchen. Einen solchen gab's zwar, es waren auch noch ein, zwei Plätze frei – aber leider, bedauerte der Beamte am Schalter, im letzten verfügbaren Abteil hatte sich soeben ein Mann eingenistet. Das sei ihr völlig gleichgültig, beteuerte Isi. Nichts zu machen – „the rules“. Sorry. Der Nachtzug rattete mit leerem Bett nach Norden.)

Irgendwann kehrte doch Ruhe ein in unserem Abteil, wir schliefen. Nicht gar so gut, versteht sich, aber immerhin. Einmal wachte ich auf, weil das rhythmische Klopfen der Räder verstummt war. Lautsprecheransagen mit hohlem

Echo, Stimmen, Trillerpfeifen – vorsichtig schob ich die kleinen Vorhänge beiseite: eine alte Bahnhofshalle mit hoher, düsterer Kuppel. Große Lettern an einer schmutzigen Ziegelwand: Aachen. Vage Erinnerungen aus der Schulzeit flitzten durch meinen Kopf, Karl der Große und so, dann drehte ich mich um, legte mich zurecht und schlief weiter.

In der Früh eilte der Zug bereits durch Belgien. Die Häuser schauten schon ein bisschen englisch aus, rote Ziegelbauten in monotonen Reihen, trostlos an einem verregneten Morgen. Pendler begannen die Waggons zu füllen, erzwangen sich schließlich auch Platz in unserem Abteil – Fremde drängten sich in unser Heim. Widerwillig packten wir unser Zeug weg, stemmten die Taschen hinauf in die Gepäcksablage, schoben die Sitze zurück, rückten zusammen. Bis der Zug in Brüssel einfuhr, standen die Leute schon dicht gepackt in den Gängen. Danach wurden die Waggons wieder geräumig, die Fernreisenden waren unter sich wie zuvor. Bloß saßen wir jetzt quasi auf gepackten Koffern, auf Abruf bereit: die letzte Etappe. Eben deshalb zog sich die Fahrt dann aber noch lange in den Vormittag hinein.

Der Bahnhof von Ostende liegt direkt am Hafen. Ich erinnere mich lebhaft an den breiten Bahnsteig, dem entlang wir unsere Koffer und Taschen schleppten, bis zur Halle am Kopfbende, quer zu den Geleisen. Passkontrolle, Zoll. Die gab's damals überall in Europa, an jeder Grenze, waren jedoch zur reinen Formalität verkommen: ein Kopfnicken des Beamten, weiter. Und dann, schneller als erwartet, fanden wir uns auf dem Schiff wieder.

Die Fährverbindung wurde von Sealink betrieben, einer Tochtergesellschaft von British Rail. Deshalb prangte auf dem Schornstein auch das leicht abgeänderte Symbol der staatlichen Eisenbahngesellschaft: zwei parallele Linien, jede mit