

Auch der Zeitgeist fährt Strassenbahn : Trampspuren in Büchern

Autor(en): **Hess, Roman**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Librarium : Zeitschrift der Schweizerischen Bibliophilen-Gesellschaft = revue de la Société Suisse des Bibliophiles**

Band (Jahr): **23 (1980)**

Heft 2

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-388345>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

ROMAN HESS (ZÜRICH)

AUCH DER ZEITGEIST FÄHRT STRASSENBAHN

Trampuren in Büchern

«Wo lesen wir unsere Bücher?» Kurt Tucholsky stellte die Frage in einem Aufsatz von 1930, und seine Antwort war überraschend: «Im Fahren. Denn in dieser Position, sitzend-bewegt, will der Mensch sich verzaubern lassen, besonders wenn er die Umgebung so genau kennt wie der Fahrgast der Linie 57 morgens um halb neun. Da liest er die Zeitung. Wenn er aber zurückfährt, dann liest er ein Buch.» Bestätigen könnte ihn der eben verstorbene Henry Miller, der sich in «Plexus» an seine Lesewut erinnert: «Wenn ich in der Trambahn oder in der Untergrund fuhr, las ich stehend, sogar draußen auf der zugigen Plattform.» Im Tram also liest man. Aber liest man auch von ihm? Als Motiv der Literatur, denkt man, kommt die Straßenbahn kaum in Frage; wer wollte schon diesen rumpelnden und ratternden, mit Passagieren vollgestopften Blechkisten etwas Poetisches abgewinnen? Aber die Dichter sind da genauere Beobachter als jener Fahrgast, der «die Umgebung so genau kennt». Vielleicht ist eben dies der Unterschied: Ein Dichter schaut immer noch einmal hin.

Allerdings: wer nach dem literarischen Niederschlag der Straßenbahn in den ersten Jahrzehnten ihrer technischen Entwicklung sucht, wird diese These zunächst nicht bestätigt finden. 1832 verkehrte die erste Pferdebahn in New York, 1854 die erste europäische in Paris, in Deutschland folgten 1865 Berlin, 1866 Hamburg, 1868 Stuttgart; nach einigen Versuchen mit Dampfantrieb wartete 1879 die Berliner Gewerbeausstellung mit einer nach Plänen von Werner v. Siemens erbauten elektrischen Straßenbahn auf; in den neunziger Jahren hatten alle Städte, die etwas auf sich hielten, ihre «Elektrische». Das Grimmsche Wörterbuch verzeichnet als ältesten literarischen Beleg

für ein Wort im Umfeld der Straßenbahn eine Stelle aus Detlev v. Liliencrons Sämtlichen Werken (1896). Gibt es Gründe für diese Verzögerung? Einer ist mehr technikhistorischer Natur: die elektrische Straßenbahn ist eine relativ späte Errungenschaft eines mit epochemachenden Erfindungen in rascher Folge verwöhnten Jahrhunderts, der Sensationswert also relativ klein. In der deutschen Literatur hat sich diese rasante Entwicklung nur marginal widergespiegelt, auch wenn die Literaturgeschichte von «Realismus» zu sprechen beliebt. Es scheint, als habe sich die Literatur unter dem Technikschock in die Stehkragenwürde der bürgerlichen Salons und Rauchzimmer zurückgezogen; zu offensichtlich ist jedenfalls der Gegensatz von technischer Beschleunigung und konservativer Erstarrung in der Literatur. Insofern natürlich hatten die Dichter auch historisch recht, als ja nicht in den technischen Dingen selbst, vielmehr in ihren Erfindern, Produzenten und Verwertern die gesellschaftlich relevanten Veränderungen sich abzeichneten, und insofern kann man auch Spitteler zustimmen, der einmal bemerkte, Elektrizität und Dampfmaschine könnten niemals Gegenstand literarischer Darstellung werden.

Hier aber stoßen wir auf einen zweiten Grund, der in den Grenzen der damaligen literarischen Formen liegt. Der Gesellschaftsroman – von der Lyrik zu schweigen, die nur ausnahmsweise bereit war, von anderem als von subjektiven Stimmungen oder historischen Ereignissen zu handeln –, der Gesellschaftsroman bewegte sich in Kreisen, die kaum mit dem zu tun haben schienen, was die Industrialisierung als wichtigste soziologische Veränderung mit sich brachte: die Großstadt mit ihren proletarischen Massen. Man war ja entweder adlig und be-



Berliner Pferdebahn am Bahnhof Alexanderplatz (Gartenlaube, 1888).

wohnte ein Landgut, oder man war Großbürger und bewohnte eine Villa in den besseren Vierteln. Fuhr man «in die Stadt», so ließ man anspannen, zur Not begnügte man sich mit einer Droschke. Die Straßenbahn war ein Verkehrsmittel für arme Leute.

Diese soziologische Lage bestätigt eine Stelle aus Theodor Fontanes Roman «Effi Briest» von 1894/95. Effi benutzt als Baroinin von Innstetten selbstverständlich eine private Kutsche; nach ihrer Scheidung und gesellschaftlichen Ächtung muß sie in bescheidenen Verhältnissen leben – und fährt mit der Pferdebahn: „Sie kam aus der Malstunde, dicht am Zoologischen Garten, und stieg, nahe dem Halteplatz, in einen die lange Kurfürstenstraße passierenden Pferdebahnwagen ein. Es war sehr heiß, und die herabgelassenen Vorhänge, die bei dem starken Luftzuge, der ging, hin- und herbauschen, taten ihr wohl. Sie lehnte sich in die dem Vorderperron zugekehrte Ecke und musterte eben mehrere in eine Glasscheibe eingebrennte Sofas, blau mit Quasten und Pu-

scheln daran, als sie – der Wagen war gerade in einem langsamen Fahren – drei Schulkinder aufspringen sah, die Mappen auf dem Rücken mit kleinen spitzen Hüten, zwei blond und ausgelassen, die dritte dunkel und ernst. Es war Annie. Effi fuhr heftig zusammen, und eine Begegnung mit dem Kinde zu haben, wonach sie sich doch so lange gesehnt, erfüllte sie jetzt mit einer wahren Todesangst. Was tun? Rasch entschlossen öffnete sie die Tür zu dem Vorderperron, auf dem niemand stand als der Kutscher, und bat diesen, sie bei der nächsten Haltestelle vorn absteigen zu lassen. «Is verboten, Fräulein», sagte der Kutscher; sie gab ihm aber ein Geldstück und sah ihn so bittend an, daß der gutmütige Mensch anderen Sinnes wurde und vor sich hin sagte: «Sind soll es eigentlich nich; aber es wird ja woll mal gehn.» Und als der Wagen hielt, nahm er das Gitter aus, und Effi sprang ab.“

Ein literarhistorisch singuläres Ereignis. Die neue Zeit, die bei Fontane mit drohenden Untertönen ins bourgeoise Roman-

personal einbricht, ist bei Literaten minderen Ranges noch in weiter Ferne. In einem dickleibigen Roman des Bestsellerautors Paul Lindau – «Die blaue Laterne», Ort der Handlung: Helgoland und Berlin um 1905 – ist allemal eine Droschke zur Stelle; die Straßenbahn ist der aufopfernden Mutter für eine Entschuldigung gerade recht: „Du darfst dich nur nicht wundern, wenn deine Mama so eine faule Langschläferin geworden ist. Deshalb habe ich mir das ruhigste Zimmer der Wohnung zum Schlafen ausgesucht; da werde ich nicht gestört und störe niemand. Da höre ich nichts vom Raseln der Wagen, vom Klingeln der Elektrischen und Rollen der Stadtbahn. In deinem Zimmer nach vorn würde ich kein Auge zutun.“

Unter solchen gattungsgeschichtlichen Umständen hatte die Straßenbahn nur gerade in lokal beschränktem Rahmen eine literarische Chance. In München etwa, wo Zeitschriften wie «Die Jugend» sich mit der gemütlichen Boshaftigkeit des Bayern und seinem Hang zu Übertreibungen der städtischen Verkehrsmisere annahmen. Ein Ludwig Thoma konnte da in seinen Lokalsatiren natürlich nicht zurückstehen:

„Da steigt eine Frau mit einem Federbett in den Wagen. Ein reklamierender Herr, der Sprache nach ein Norddeutscher, wird zurechtgewiesen: «Warum soll denn dös arme Weiberl net da herin sitzen? Soll's vielleicht draußen bleib'n und frier'n? Bloß weil's dem nobligen Herrn net recht is? Wenn ma so noblig is, fährt ma halt mit da Droschken!»

Unglücklicherweise fährt die Frau mit dem Bett ihrem Verteidiger ins Gesicht. Da kehrt der Wind:

«Sie, mit Eahnan dreckigen Bett brauchen S' mir fei 's Maul net abwisch'n! Glauben S' vielleicht, Sie müaßen's mir unta d' Nasen halt'n, weil S' as jetzt aus 'm Ver-satzamt g'holt hamm?»

Die Passagiere horchen auf.

Da ist noch einer, der die Frau aus dem

Volke beleidigt; aber, wie es scheint, ein süddeutscher Landsmann.

Die Stimmung richtet sich nicht gegen ihn. Übrigens sieht er so aus, als wenn ihm das gleichgültig sein könnte.

Er hat etwas Gesundes an sich, etwas Robustes, Hinausschmeißerisches.

Er imponiert sogar dem Herrn mit dem grünen Hute.

Und dann, alle haben es gesehen:

Die Frau ist ihm wirklich mit dem Federbett über das Gesicht gefahren. So etwas tut man nicht. Der Mann selbst ist noch nicht fertig mit seiner Entrüstung. Er wirft einen sehr unfreundlichen Blick auf die Frau aus dem Volke und einen sehr verächtlichen Blick auf das Bett.

Er sagt: «Überhaupt is dös a Frechheit gegen die Leut', mit so an Bett do rei'geh'. Wer woaß denn, wer in dem Bett g'leg'n is? Vielleicht a Kranker; und mir fahren S' ins G'sicht damit! Sie ausg'schamte Person!» Einige murmeln beifällig.

Der Mann mit dem grünen Hute gerät wieder in Zorn.

Er sagt: «Der Herr hat ganz recht. Mit so an Bett geht ma nett in a Tramway. Da kunnten ja mir alle o'g'steckt wer'n. Heuntzutag, wo's so viel Bazüllen gibt!»

Der Gernsbart auf seinem Hute zittert.

Alle Passagiere sind jetzt wütend über die Unverschämtheit der Frau.

Man ruft den Schaffner.

«De muaß außi!» sagt der Mann mit dem Gernsbart, «und überhaupts, wia könna denn Sie de Frau da einaschieb'n? Muaß ma sie vielleicht dös g'fallen lassen bei der Tramway? Daß de Bazüllen im Wag'n um-anandfliag'n?»

Der Schaffner trifft die Entscheidung, daß die Frau sich auf die vordere Plattform stellen muß. Sie verläßt ihren Platz und geht hinaus.

«Dös war amal a freche Person!» sagt der Mann mit dem Gernsbart.

Der Herr mit dem Zwicker meint: «Eigentlich war sie ganz anständig. Nur mit dem Bette...»

«Was?!» schreit sein robuster Nachbar. «Sie woll'n vielleicht dös Weibsbild in Schutz nehma? Gengan S' außi dazua, wann's Eahna so guat g'fällt!»

Alle murmeln beifällig.

Und der Arbeiter sagt: «Da siecht ma halt wieda de Preißen!»¹

(*Auf der Elektrischen*)

Die Münchner sind trotzdem anhängliche Benutzer und Bspötter der weiß-blauen Trambahn geblieben, jedenfalls den Texten der Kabarettisten nach zu schließen: ein Weiß Ferdl oder gar ein Karl Valentin sind ohne Münchner Straßenbahn kaum zu denken:

„*Ausrufer*: Einsteigen! Einsteigen! In das Riesenradkarussell – eine amüsante Fahrt für jung und alt.

Er: Barbara, da fahrn ma auch – des gibt a Gaudi.

Sie: Wenn's ma aber schlecht werd?

Er: Ah, warum soll's dir denn schlecht wern? Des Karussell fährt ja nur im Kreise rum – in der Straßenbahn wird dir ja aa nicht schlecht.

Sie: Ja, in der Straßenbahn! D' Straßenbahn fährt ja net im Kreis rum.

Er: Freili! D' Ringlinie fährt doch auch im Kreise rum.

Sie: Ja, aber net in d' Höh nauf.

Er: D' Ringlinie net, aber d' Neunzehner fährt in d' Höh nauf, in d' Schwanthalerhö.

Sie: Naa, i moan ja sowia des Karussell da.

Er: Des kannst auch von der Straßenbahn net verlang. De braucht se net no im Kreis aa norumdrahn – da werd's eimscho schlecht, bevor s' kimmt, wennst a halbe Stund an der Haltestelle drauf warten muß.²

(*Riesenradkarussell/Das Oktoberfest*)

In Valentins Texten steckt schon einiges mehr an Unruhe, Hektik, wie ja seine Gestalt selber eher an die Exzentriks der zehner und zwanziger Jahre erinnert. Im München der Jahrhundertwende prallte die neue Zeit noch auf die in jedem Sinne gutgepol-

sterte Gemütlichkeit der Droschenkutscher und Bierfuhrleute. Einen scharfen Kontrast zu dieser Lokalidylle setzte das Berlin des expressionistischen Jahrzehnts. Die neuen Töne waren vorbereitet im italienischen Futurismus. Der Stadt als Thema der Literatur hatte sich zwar schon der Naturalismus zugewendet, aber er blieb im Bereich der sozialen Anklage mit konventionellen literarischen Mitteln. Jetzt schlug die Großstadt mit dem ungeheuren Wirbel ihrer verwirrenden Eindrucksflut unmittelbar auf die sinnliche Wahrnehmungsapparatur durch. Luigi Russolo schrieb in seinem Manifest «Die Geräuschkunst» (1913): «Wenn wir eine moderne Großstadt mit aufmerksameren Ohren als Augen durchqueren, dann werden wir das Glück haben, den Sog des Wassers, der Luft oder des Gases in den Metallröhren, das Brummen der Motoren, die zweifellos wie Tiere atmen und beben, das Klopfen der Ventile, das Auf und Ab der Kolben, das Kreischen der Sägewerke, die Sprünge der Straßenbahn auf den Schienen, das Knallen der Peitschen und das Rauschen von Vorhängen und Fahnen zu unterscheiden...» In deutlicher Anlehnung an die Futuristen hieß es in einem Dada-Manifest von 1918: «Das Bruitistische Gedicht schildert eine Trambahn, wie sie ist, die Essenz der Trambahn mit dem Gähnen des Rentiers Schulze und dem Schrei der Bremsen.» (Allerdings blieb dann die dadaistische Produktion hinter dem Programm weit zurück.)

Einzig Kurt Schwitters, der Merz-Künstler, beschäftigte sich eingehend und dauernd mit der Straßenbahn, im «Lied der Miss Elektrizität» etwa von 1928, im Prosatext «Straßenbahn» von 1926/27 und natürlich

LEGENDEN ZU DEN FOLGENDEN ZWEI SEITEN

¹ «Schiller: Sire, geben Sie Trambahn-Freiheit!» (*Die Jugend*, 1900).

² Umberto Boccioni (1882–1916, Mitverfasser des «Manifestes der futuristischen Malerei» vom 11. Februar 1910), *Forze di una macchina* (1911/12).



Schiller (beim Unblick des Betriebs vor seinem Monument): „Sire, geben Sie Trambahn-freiheit!“

Von der grünen Linie

Wie ist mir? Bin ich noch in München?
Stehn noch die Frauentürme stad?
Geriebt die Isar nicht in Flammen?
Man fährt nach Schwabing nun per Draht!!

Wo bist du, Rosß der grünen Linie,
Sinschreitend, ähnlich einer Kuh,
Durch den Morast der Ludwigstraße
Mit echter Münchner Seelenruh?

Wo ist das ehrsame Vehikel,
Darin ein vollgefülltes Maß
Von Körben, Schwärtern, Juden, Christen
Sing, lag, gequerscht war, oder saß?

Der Schaffner, der an Haltestellen
Kurzweil mit seinem Spezi pflog,
Mit Tabaksdof und Eisenstange
Im Trabe an der tete zog??

Mir scheint dies Rasen unnatürlich,
Unmännnerisch und ganz verpreußt —
Doch sich' — am Schillermonumente
Ein Hinderniß den Weg verschleust.

Als wie im Schlamm festgefahren
Halt träumerisch der Wagen still:
Der alte Dreck, die alte Ruhe —
Das alte Pferdebahndiell!!

Denn das Unmögliche ward möglich:
Der Funke, der sonst blischnell irr,

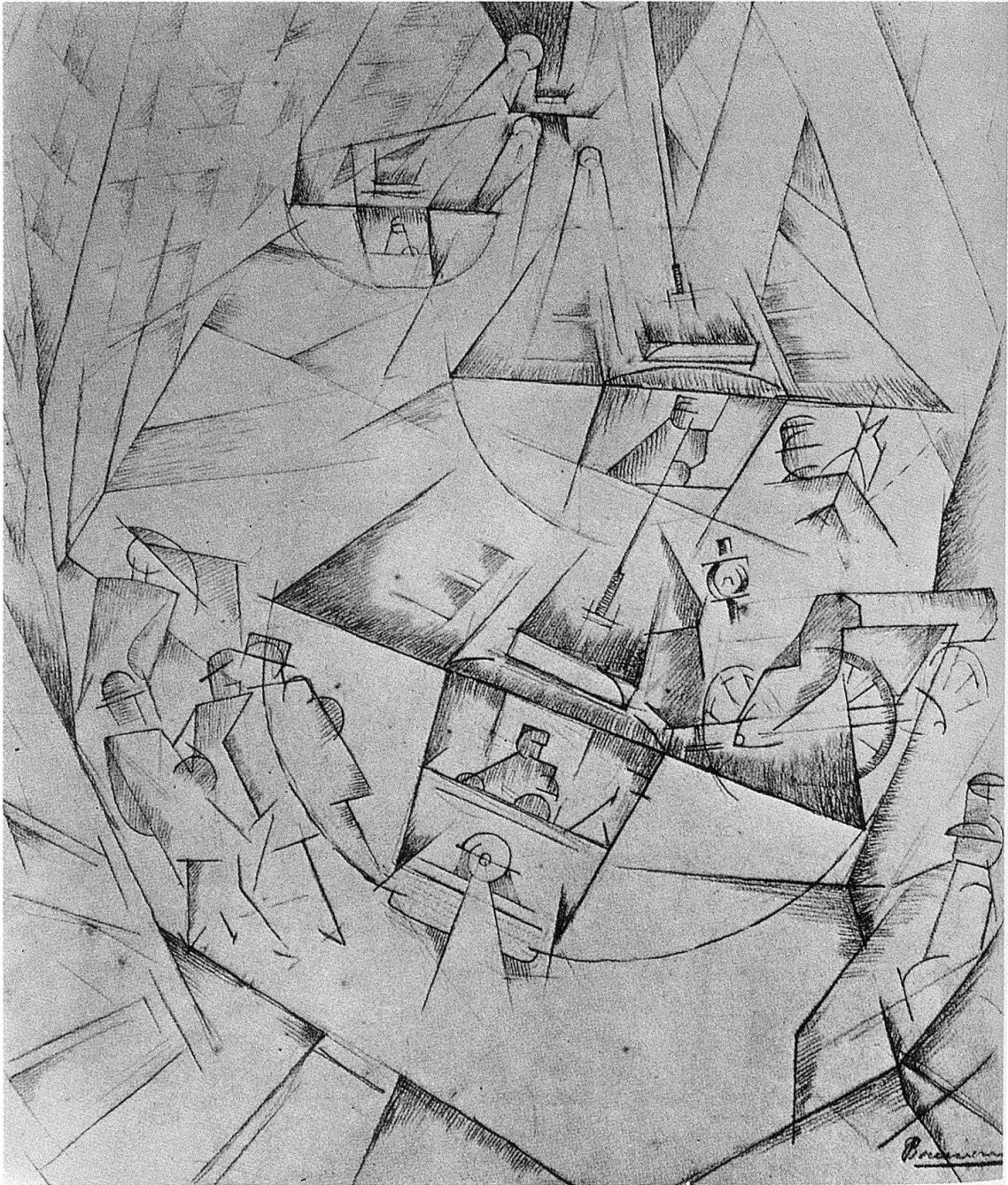
Ward mit sechs Akkumulatoren
Zur Ruh' gebracht, monachister.

Sie fahren hin, sie fahren wieder,
Man koppelt an, man koppelt los,
Klein ist die Hoffnung, fortzukommen,
Denn der Rangierbahnhof ist groß! —

O Trambahngaul, du bist gerochen,
Ward auch dein Leib hinweggerafft —
So schwebt doch ob der grünen Linie
Noch immer deines Geistes Kraft.

Schon hör' ich rufen: Nehmt zurücke
Die Münchner Elektrizität
Und gebt uns unsre Köffer wieder! —
Man kommt natürlicher zu spät!!

S. Pf.



in seinen Collagen, in die sich immer wieder eine Fahrkarte einschleicht. Auf einem Dada-Feldzug durch Sachsen und Böhmen wird ein müder Schaffner mit dem Phänomen «Anna Blume» bekanntgemacht:

„«Fahrkarten, bitte!» – «Bitte.» – «Bitte.» – «Sagen Sie mal, Herr Schaffner, was bedeutet denn eigentlich ‚Anna Blume‘?» Das war Theo van Doesburg. – «Anna Blume?» Das weiß ich nicht.» – «Aber es steht doch hier.» – «Wo?» – «Na, hier!» – «Sehe ich nicht.» – «Hier! Sehen Sie doch!» Und tatsächlich, da, mitten auf der Fensterscheibe, klebt ein kleines, weißes Zettelchen, etwa 1½ × 5 cm groß, mit «Anna Blume» darauf, in großen, roten Druckbuchstaben! – «Ja, das weiß ich nicht», wiederholt der Schaffner dumm, «wie kommt denn das dahin?» – «Ja, hier steht es doch auch!» sagt da Raoul Hausmann und zeigt dem Schaffner ein zweites, genau gleiches Zettelchen auf der Tür zur vorderen Plattform. – «Und hier auch!» sagt Midia Pines und zeigt auf die Hintertür. Der Schaffner staunt: «Das habe ich noch gar nicht gesehen!» – «Hier auf den Bänken steht es auch überall», meint Kurt Schwitters. – «Und hier sogar an der Decke!» brechen Nell van Doesburg und Hannah Hoehch beinahe gleichzeitig aus. Nun ist der Schaffner entsetzt. – «Also, Sie wissen wirklich nicht, was ‚Anna Blume‘ ist!?» fragt Theo van Doesburg wieder, tiefes Mißtrauen in der Stimme. – «Nein, nein! Das sage ich ja!» – «Ja, dann müssen wir hier aussteigen», sagt da Kurt Schwitters ernsthaft.

Langsam quietscht die Straßenbahn weiter dem Depot entgegen. Es wird schon heller. Der Schaffner ist jetzt völlig wach. Überall – überall steht «Anna Blume», in großen, roten Druckbuchstaben! «Na, so was!» Mißtrauisch sieht er den seltsamen Fahrgästen nach, die allmählich in der Ferne verschwinden.“

Überhaupt haben die Dadaisten vielleicht mehr durch mystifizierende Spektakel als

durch literarische Produktion zur Geschichte des Trams in der Literatur beigetragen. Franz Jung berichtet in seinen Erinnerungen «Torpedokäfer»:

„Das Meisterstück lieferte Baader, als er, von Hausmann und anderen Instrukto­ren umgeben, auf der Straßenbahn nach Steglitz den Reichstagsabgeordneten Philipp Scheidemann erspähte. Scheidemann blieb auf der hinteren Plattform der Bahn durch Baader und seine Gefolgschaft eingeschlossen. Baader, der sich einen pastoralen Vollbart zugelegt hatte, hielt eine Ansprache, mit einer dröhnenden Stimme, die straßenweit zu hören war, und ernannte Philipp Scheidemann zum Ehren-Dada. Scheidemann wußte nicht, wie sich verhalten – schließlich sprach das «Volk» zu ihm, er war sehr verlegen, und es dauerte geraume Zeit, bis er entweichen konnte. Wenige Wochen darauf wurde Philipp Scheidemann zum Reichskanzler der Republik ausgerufen; der Anschluß Dadas an die Revolution war hergestellt.“

Die Expressionisten nahmen die Sache etwas ernster. Ihnen ist das Tram unverzichtbares Element jener Darstellungen der Stadt als Inferno des Hasses wie in Paul Boldts «Auf der Terrasse des Café Josty»:

Der Potsdamer Platz

Der Potsdamer Platz in ewigem Gebrüll
Vergletschert alle hallenden Lawinen
Der Straßentrakte: Trams auf
Eisenschienen,
Automobile und den Menschenmüll.“

Oder als melancholisches Mahnmal der Einsamkeit in der Masse wie in Alfred Wolfensteins «Städter»:

„Nah wie Löcher eines Siebes stehn
Fenster beieinander, drängend fassen
Häuser sich so dicht an, daß die Straßen
Grau geschwollen wie Gewürgte sehn.“

Ineinander dicht hineingehakt
Sitzen in den Trams die zwei Fassaden
Leute, wo die Blicke eng ausladen
Und Begierde ineinander ragt.“

Man darf aber auch die optimistische Variante nicht vergessen. Sie kommt ebenso bei einem die Sinnesekstase feiernden Curth Corrinth vor wie beim – ist es Zufall? – Arbeiterdichter Gerrit Engelke:

„Auf der Straßenbahn

Wie der Wagen durch die Kurve biegt,
Wie die blanke Schienenstrecke vor ihm
liegt:

Walzt er stärker, schneller.

Die Motore unterm Boden rattern,
Von den Leitungsdrähten knattern
Funken.

Scharf vorüber an Laternen, Frauenmoden,
Bild an Bild, Ladenschild, Pferdetrift,
Menschenschritt –

Schütternd walzt und wiegt der
Wagenboden,
Meine Sinne walzen, wiegen mit!:
Voller Strom! Voller Strom!

Der ganze Wagen, mit den Menschen
drinnen,
Saust und summt und singt mit meinen
Sinnen.

Das Wagensingen sausebraust, es schwillt!

Plötzlich schrillt

Die Klingel! –

Der Stromgesang ist aus –

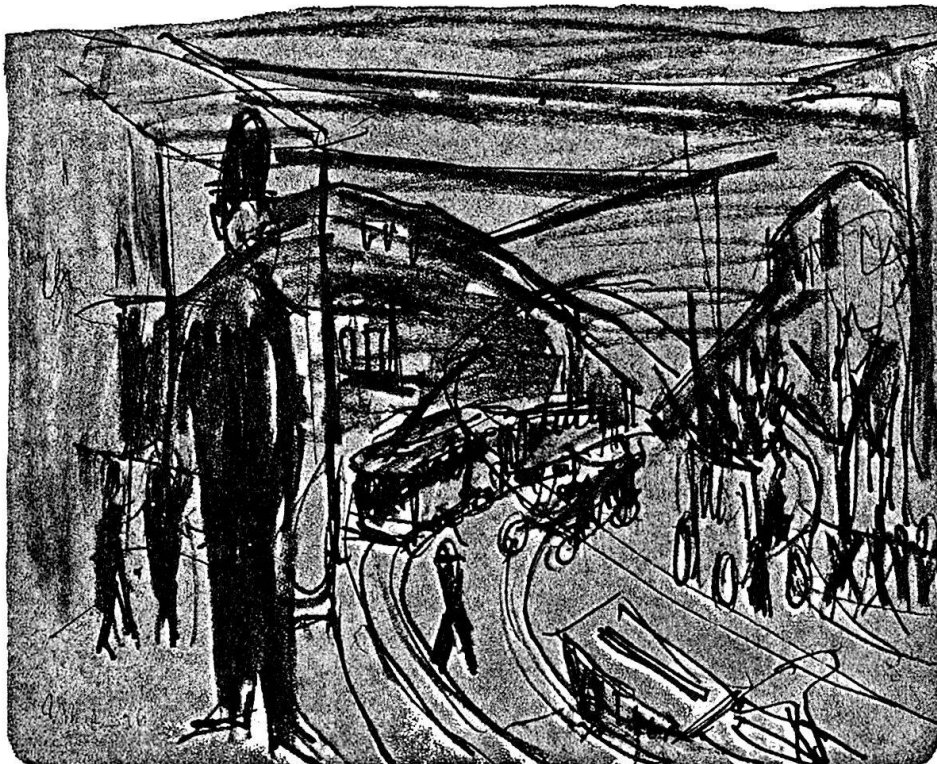
Ich steige aus –

Weiter walzt der Wagen.“

Eine denkwürdige Rolle spielt die Straßenbahn im Werk Döblins. 1915 gab er seinem «chinesischen» Roman «Die drei Sprünge des Wang-lun» die Zueignung mit:

„Daß ich nicht vergesse – –

Ein sanfter Pfiff von der Straße herauf.
Metallisches Anlaufen, Schnurren, Kni-



Ernst Ludwig Kirchner (1880–1938), *Großstadtstraße mit Trambahnen* (1926).

stern. Ein Schlag gegen meinen knöchernen Federhalter.

Daß ich nicht vergesse – –
Was denn?

Ich will das Fenster schließen.

Die Straßen haben sonderbare Stimmen in den letzten Jahren bekommen. Ein Rost ist unter die Steine gespannt; an jeder Stange baumeln meterdicke Glasscherben, grollende Eisenplatten, echokäuende Mannesmannröhren. Ein Bummern, Durcheinanderpoltern aus Holz, Mammutschlünden, gepreßter Luft, Geröll. Ein elektrisches Flöten schienen entlang. Motorkeuchende Wagen segeln, auf die Seite gelegt, über den Asphalt; meine Türen schüttern. Die milchweißen Bogenlampen prasseln massive Strahlen gegen die Scheiben, laden Fuder Licht in meinem Zimmer ab.

Ich tadle das verwirrende Vibrieren nicht. Nur finde ich mich nicht zurecht.

Ich weiß nicht, wessen Stimmen das sind, wessen Seele solch tausendtönniges Gewölbe von Resonanz braucht.“

In seinem 1929 erschienenen Roman «Berlin Alexanderplatz» verschloß er weder Fenster noch Ohren mehr vor dem Lärm der Straße. Sein Buch sollte ja zeigen, wie wenig das Leben von Lebensplänen hält; das Leben, das war diese Stadt, dieses Gewimmel, dieser Strudel, der sich über den Einzelnen stürzt und ihn mit sich fortreißt, nicht danach fragt, was einer so denkt in seinem Kopfe. Franz Biberkopf wird aus dem Gefängnis Tegel entlassen:

„Mit der 41 in die Stadt

Er stand vor dem Tor des Tegeler Gefängnisses und war frei. Gestern hatte er noch hinten auf den Äckern Kartoffeln geharkt mit den andern, in Sträflingskleidung, jetzt ging er im gelben Sommermantel, sie harkten hinten, er war frei. Er ließ Elektrische auf Elektrische vorbeifahren, drückte den Rücken an die rote Mauer und ging nicht. Der Aufseher am Tor spazierte einige Male

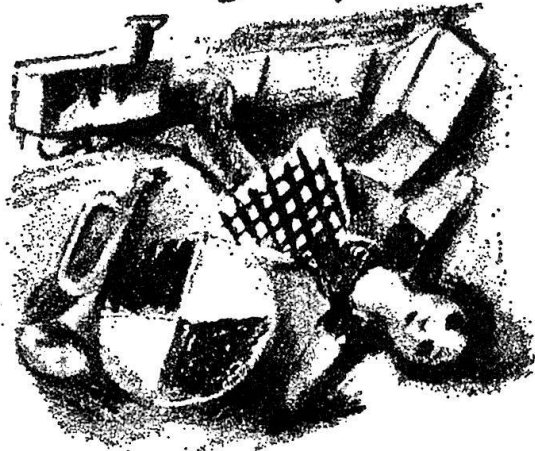
an ihm vorbei, zeigte ihm seine Bahn, er ging nicht. Der schreckliche Augenblick war gekommen (schrecklich, Franze, warum schrecklich?), die vier Jahre waren um. Die schwarzen eisernen Torflügel, die er seit einem Jahre mit wachsendem Widerwillen betrachtet hatte (Widerwillen, warum Widerwillen), waren hinter ihm geschlossen. Man setzte ihn wieder aus. Drin saßen die andern, tischlerten, lackierten, sortierten, klebten, hatten noch zwei Jahre, fünf Jahre. Er stand an der Haltestelle.

Die Strafe beginnt.

Er schüttelte sich, schluckte. Er trat sich auf den Fuß. Dann nahm er einen Anlauf und saß in der Elektrischen. Mitten unter den Leuten. Los. Das war zuerst, als wenn man beim Zahnarzt sitzt, der eine Wurzel mit der Zange gepackt hat und zieht, der Schmerz wächst, der Kopf will platzen. Er drehte den Kopf zurück nach der roten Mauer, aber die Elektrische sauste mit ihm auf den Schienen weg, dann stand nur noch sein Kopf in der Richtung des Gefängnisses. Der Wagen machte eine Biegung, Bäume, Häuser traten dazwischen. Lebhaftige Straßen tauchten auf, die Seestraße, Leute stiegen ein und aus. In ihm schrie es entsetzt: Achtung, Achtung, es geht los. Seine Nasenspitze vereiste, über seine Backe schwirrte es. «Zwölf Uhr Mittagszeitung», «B. Z.», «Die neuste Illustrierte», «Die Funkstunde neu», «Noch jemand zugestiegen?» Die Schupos haben jetzt blaue Uniformen. Er stieg unbeachtet wieder aus dem Wagen, war unter Menschen.“

«Berlin Alexanderplatz» ist der herausragende deutsche Großstadroman – vielleicht der einzige. Hier, wo die Stadt mit ihrem Getriebe die Struktur des Romans prägt, hat auch die Straßenbahn eine eminente Rolle. Aber auch in anderen bedeutenden Romanen des zwanzigsten Jahrhunderts ist dem Tram eine keineswegs unbedeutende Stelle zugewiesen. In Joyces «Ulysses» zeichnen sich alle durch fleißiges Benützen der öffentlichen Verkehrsmittel aus,

Thomas Mann *Unordnung und frühes Leid*



S. Fischer-Verlag

Buchumschlag von Karl Walser.

nicht ohne Verbesserungsvorschläge anzubringen, etwa den, ein Beerdigungstram einzuführen nach Mailänder Vorbild, oder eine Tramlinie vom Viehmarkt zu den Quais, «wobei die Kosten des rollenden Materials wie der Viehtransporte und zusätzlich noch des ganzen von der Dublin United Tramways Company m.b.H. betriebenen Streckennetzes aus Viehzüchterabgaben bestritten werden könnten».

Ein weniger konstruktives Verhältnis zur Straßenbahn hat Thomas Mann. In «Unordnung und frühes Leid» läßt er die vorwitzige Jugend haarsträubende Reden führen. In «Doktor Faustus» findet der Musiker Richard Schwerdtfeger in einem Münchner Tram der Linie 10 ein blutiges Ende. Serenus Zeitblom erzählt:

„Wir passierten die Universität, und eben stand der Schaffner in seinen Filzstiefeln vor mir, um meinen Zehner entgegenzunehmen und mir meinen Gradaus-Schein in die Hand zu schieben, als das Unglaubliche und, wie alles völlig Unerwartete, zunächst ganz Unverständliche geschah. Ein Schießen ging

los im Wagen, flache, scharfe, schmetternde Detonationen, eine nach der anderen, drei, vier, fünf, in wilder betäubender Schnelligkeit, und drüben sank Schwerdtfeger, seinen Geigenkasten zwischen den Händen, erst an die Schulter und dann in den Schoß der rechts neben ihm sitzenden Dame, die sich, wie auch die zu seiner Linken, entsetzt von ihm wegbog, während ein allgemeiner Tumult, mehr Flucht und kreischende Panik als geistesgegenwärtiges Einschreiten, den Wagen erfüllte und vorn der Wagenführer, Gott weiß, warum, in einem fort wie toll auf die Glocke trat, – mag sein, um einen Schutzmann herbeizurufen. Natürlich war keiner in Hörweite. Ein fast gefährliches Gedränge entwickelte sich in dem zum Stehen gekommenen Wagen, da manche Passagiere das Freie suchen wollten, andere von den Plattformen, neugierig oder tatenlustig, hereinstrebten. Die beiden Herren, die im Gang gestanden, hatten sich zusammen mit mir auf Ines geworfen – viel zu spät natürlich. Wir brauchten ihr den Revolver nicht zu «entwinden»; sie hatte ihn fallen lassen oder vielmehr von sich geworfen, und zwar in der Richtung ihres Opfers. Ihr Gesicht war weiß wie ein Blatt Papier, mit scharf umgrenzten hochroten Flecken auf den Wangenknochen. Sie hielt die Augen geschlossen und lächelte irr, mit gespitztem Munde.“

Und schließlich hat Thomas Mann in «Die Entstehung des Doktor Faustus» Rechenschaft über seine versteckten Mordgelüste abgelegt:

„Als ich einige Tage später diese Abschnitte bei Neumanns in Hollywood vorlas, erin-

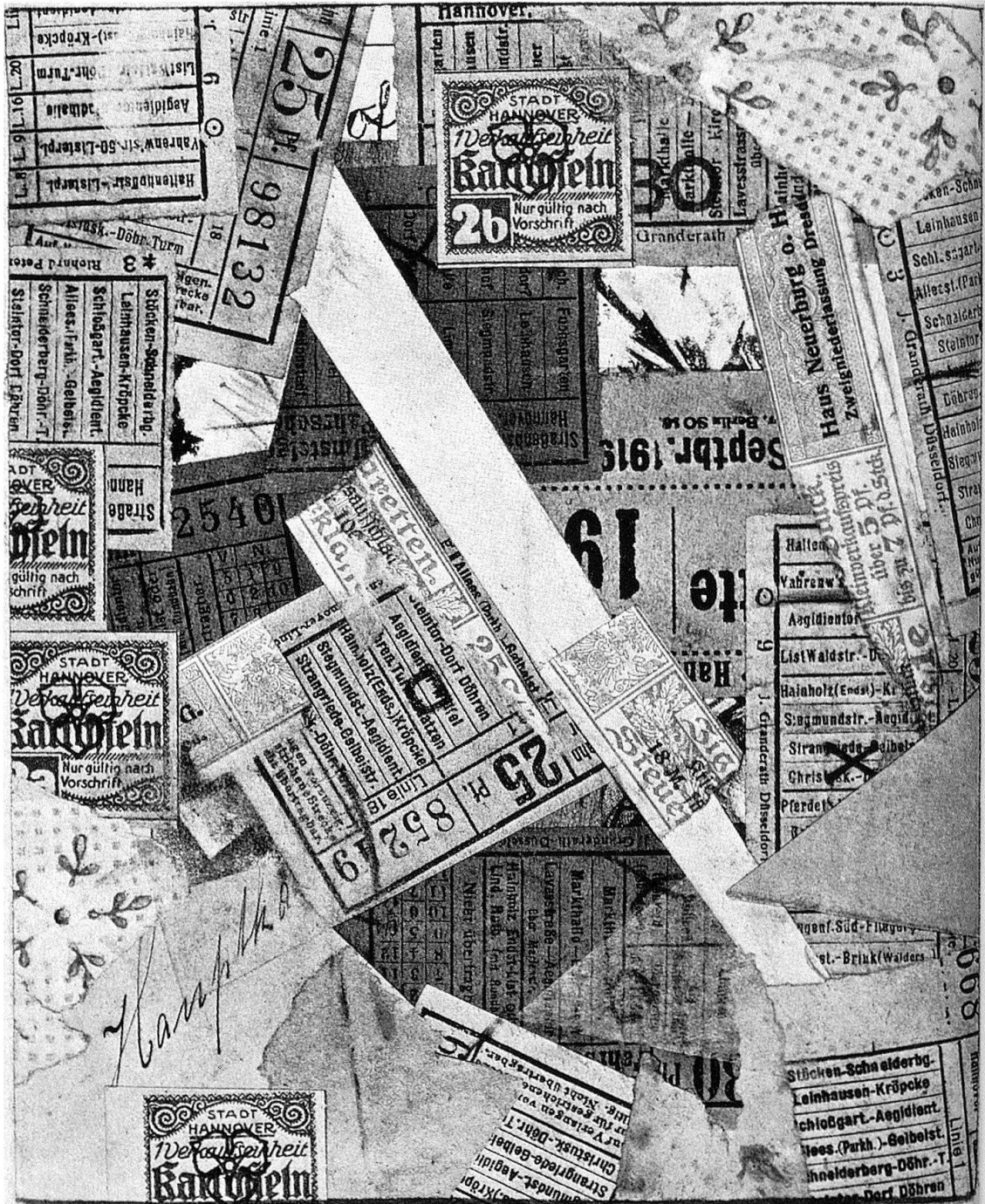
LEGENDEN ZU DEN SEITEN 129-132

3 Georg Grosz (1893-1959), *Pandaemonium* 1914 (1914).

4 Kurt Schwitters (1887-1948), *Merzz. 22* (1920).
5 Reinhold Nägele, *Straßenkampf* 1925 (*Die Jugend*, 1930).

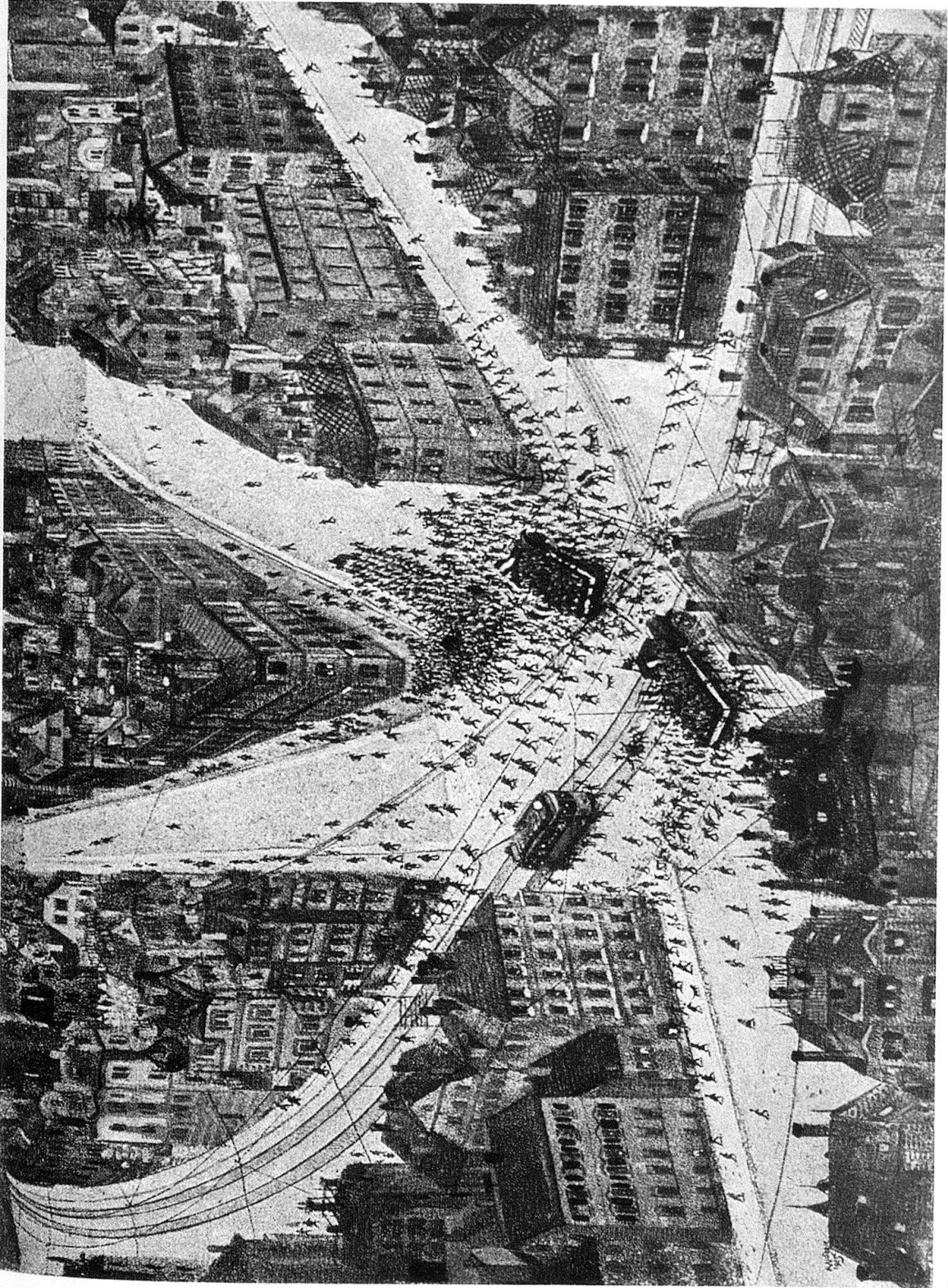
6 Paul Delvaux (*1897), *Strassenbahn, rotes Tor, Ephesus* (1946).

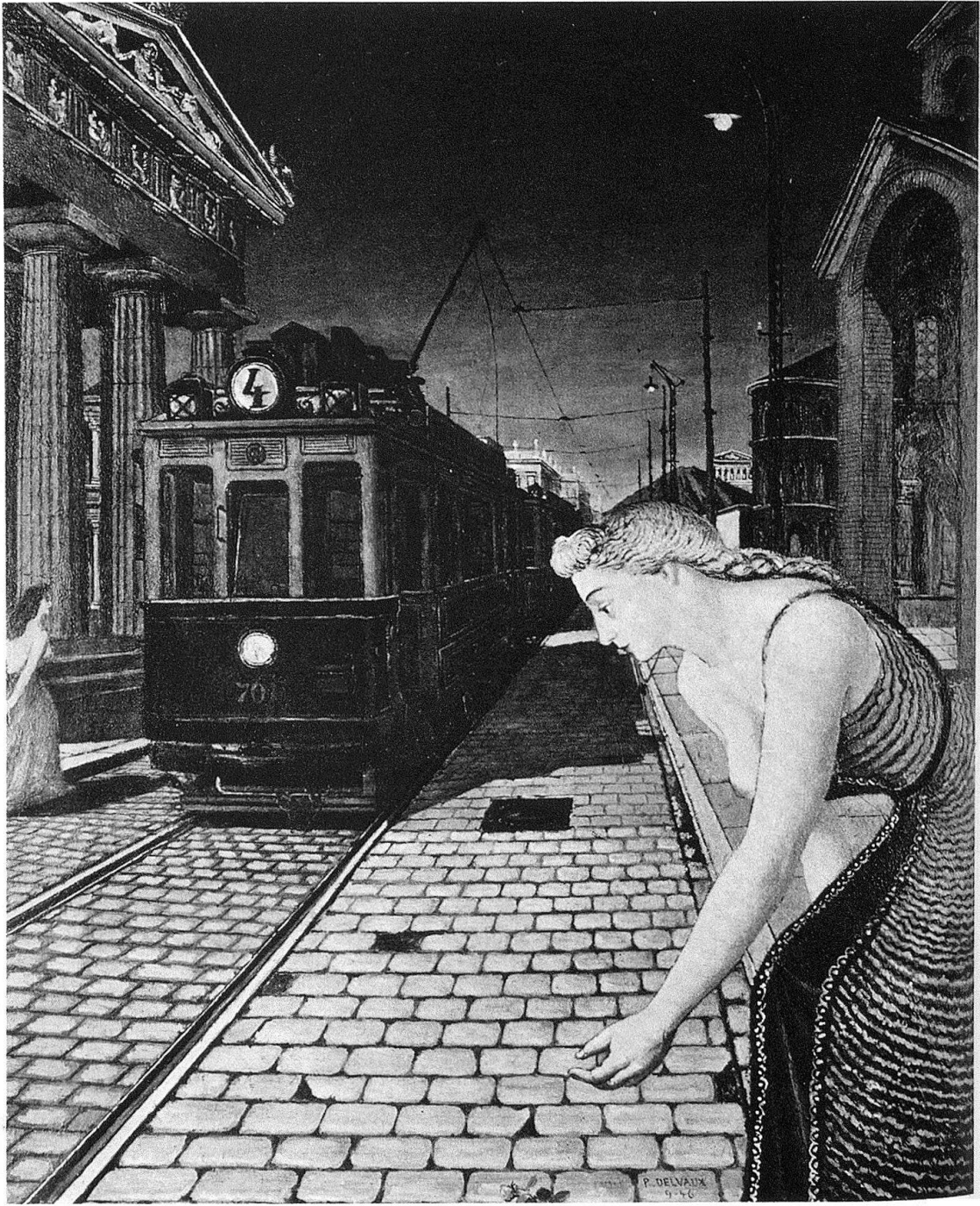




Wangz. 22.

H. Schwilke 20.





nernte ich mich, wie weit zurück in meinem Phantasieleben die Idee des elektrischen Feuers reicht, das unter den Rädern und an der Kontaktstange eines herankommenden Trambahnwagens zuckt und zischt, worin ein Mord begangen werden soll. Die Vorstellung gehörte zu den uralten, nie ausgeführten Romankonzeptionen, die ich zu Anfang dieses Referates erwähnte. An fünfzig Jahre hatte ich die Vision dieser «kalten Flammen» mit mir herumgetragen, bevor ich sie nun in einem Spätwerk, das aus der Gefühlswelt jener frühen Tage manches aufgenommen hat, untergebracht hatte. – Übrigens bewahrte Kitty Neumann mich vor einer ernstesten Kompromittierung meiner Münchener Lokalkunde. Ich hatte zum Schauplatz von Ines' Untat einen Wagen der Linie 1 gemacht, – die doch niemals nach Schwabing gegangen ist! Mehrere andere standen zur richtigen Wahl, und «Linie 10» heißt es nun ehrenhaft im Text, dank der Wachsamkeit dieser Zuhörerin, die mich sogleich in bodenständiger Rede auf den Lapsus hinwies.“

Liegt es am Tram oder an den Schriftstellern, daß so viele Romanfiguren – nicht nur metaphorisch – unter die Räder kommen müssen? Denn Thomas Mann steht da keineswegs allein. 1888 schon schrieb der Schwede Oscar Levertin einen Roman «Feinde des Lebens». (Hinweis und Übersetzung von Oskar Bandle.) Da besteigt ein Otto Imhoff mitten im blühendsten Frühling eine Stockholmer Straßenbahn, einen schweren Schlüssel in der Tasche, den er seinem Todfeind Heßler über den Kopf zu hauen beabsichtigt. Aber es kommt ganz anders:

„Das Klirren des Schlüsselbarts gegen die zertrümmerten Knochen in Heßlers Stirn lag ihm im Ohr und reizte seine Nerven auf. Ein *Tramwagen* kam vorbei. Er sprang darauf, um schneller dorthin zum Ziel zu gelangen, nach Heßlers Wohnung. Einen Augenblick stand er draußen auf der Platt-

form, die Hand ungeduldig um den Schlüssel in seiner Manteltasche gedrückt. Aber eben als das Tram die Kurve um den Humlegården herum nahm, stieß er plötzlich einen dumpfen, verzweifelten Schrei aus, und in einem schwindelhaften Gefühl, als ob Heßler als ein Sieger auf einer schweren, metallenen Quadriga über ihn hinfahren würde, fiel er hintenüber vom Wagen auf die Straße.

Es gab einen grenzenlosen Auflauf. Das Tram hielt an, und eine dichte Volksmenge scharte sich um den Gefallenen, wie er bewußtlos dalag mit aus dem Schädel strömendem Blut. Man war ratlos. Da schrie eine gebieterische Stimme durch das Gemurmel: «Tragt ihn zu mir hinauf, erster Stock dort drüben!», und der Mann zeigte auf das Haus gegenüber. Es war wirklich Heßler, den der halbklare Gedanke des Gefallenen sich nähern gesehen hatte. Ottos alter Widersacher war bleich vor Überraschung, als er wieder auf seine Equipage sprang, um einen Arzt herbeizurufen.

Welch wunderliche Zusammentreffen konnte doch das Leben veranstalten, dachte Heßler für sich selbst, während der Wagen ihn rasch fortführte. Da hatte er soeben wie ein barmherziger Samariter seinen Erzfeind, den Duellgegner, der nie müde geworden war, seine Lebensarbeit zu verhöhnern und seine Person zu bekämpfen, aus der Gosse heben und in sein eigenes Heim führen lassen. Und nun... Bernt Heßler auf dem Weg zum Arzt für Otto Imhoff, welches effektvolles Tableau für die Zeitungen morgen, welche Glorie von Noblesse und Erhabenheit über ihm selbst und allen Wortführern der guten Sache.

Aber zur gleichen Sekunde, als dieser Gedanke durch sein Gehirn flog, errötete er über seine Gemeinheit. Imhoffs Antlitz, mit den Blutstropfen über der bleichen Stirn, erschien ihm als Halluzination eines schmerzgekrönten Ecce-homo-Bildes...“

Eine ähnlich traurige Funktion hat die Moskauer Straßenbahn in Michail Bulgakows «Der Meister und Margarita» zu er-

füllen. Der «gebildete Redakteur» Berlioz und der Dichter Besdomny sind eben in einem Gespräch über die Existenz, beziehungsweise Nichtexistenz Jesu begriffen, als sich ein Fremder zu ihnen setzt. Den beiden kommen die Reden des Fremden, der sich als Spezialist für schwarze Magie ausgibt, so merkwürdig vor, daß Berlioz ihn für geisteskrank hält. Auch daß ihm dieser Professor Voland (Voland ist ein alter deutscher Name für den Teufel) einen «siebten Beweis» für die Existenz des Teufels in Aussicht stellt, hindert ihn nicht, zur nächsten Telefonkabine zu laufen, um einen Krankentransport zu organisieren:

„Da brauste sie auch schon heran, die Straßenbahn, die auf der neuen Linie von der Jermolajewski-Gasse in die Bronnaja einbog. Gleich hinter der Kurve, wo es geradeaus weiterging, flammte in ihr plötzlich das elektrische Licht auf, und aufheulend legte sie Tempo zu.

Der vorsichtige Berlioz wollte, obwohl er sicher stand, hinters Drehkreuz zurückkehren, legte die Hand auf einen der Holme und trat einen Schritt rückwärts. In diesem Moment glitt seine Hand ab und ließ los, sein Fuß rutschte unaufhaltsam über das eisglatte Pflaster, das sich schräg zu den Schienen hinabsenkte, das andere Bein flog in die Höhe, und Berlioz stürzte auf den Gleiskörper.

Er wollte sich irgendwo festhalten, landete auf dem Rücken und prallte mit dem Hinterkopf nicht sehr heftig gegen das Pflaster. Noch einmal sah er hoch oben, ob rechts oder links konnte er nicht mehr erkennen, den goldgelben Mond. Es gelang ihm, sich auf die Seite zu drehen, mit einer wütenden Bewegung zog er die Beine an den Bauch und erblickte nun die mit unaufhaltsamer Kraft auf ihn zurasende Straßenbahn, das entsetzensbleiche Gesicht der Wagenführerin und ihre rote Armbinde. Berlioz schrie nicht auf, doch ringsum gellte die ganze Straße in hysterischem Frauengekreisch.

Die Wagenführerin zog die Schnellbremse,

der Wagen kippte mit der Nase nach vorn und wippte danach ein wenig in die Höhe, klirrend und schleppend flogen die Scheiben aus den Fenstern. Da schrie es verzweifelt in Berlioz' Gehirn: Das Ende? Noch einmal, zum letztenmal, blinkte der Mond auf, aber zerfiel schon in Scherben, und dann wurde es ganz dunkel.

Die Straßenbahn überrollte Berlioz, unterm Gitter der Patriarchenallee hervorsprang ein dunkler runder Gegenstand die gepflasterte Böschung hinauf, rollte wieder hinunter und hüpfte über den Fahrdamm.

Es war der abgetrennte Kopf von Berlioz.“

Weniger mit dämonischen als mit erotischen Mächten im Bunde ist die Wiener Straßenbahn in Heimito von Doderers «Die Strudlhofstiege», aber unschuldige Dienerin höherer Gewalt auch hier. Der Unfall der Mary K. – die Straßenbahn trennt ihr ein Bein ab – faßt das wuchernde Gewebe des Romans zusammen wie eine Klammer. Zu Beginn steht sie vor dem «See von Verkehr» am Althanplatz, auf dem Weg zu einem Rendez-vous mit einem gewissen Doktor Negria. Sie macht dann aber kehrt, um sich bei einer Partie Tennis mit ihrem Mann herumzuärgern. Gegen den Schluß des Romans steht sie wieder am Althanplatz, überquert ihn, während sie dem auf der Plattform der Straßenbahn in die Luft starrenden Negria nachschaut:

„Als er an der Ecke stehen blieb, sah er Mary. Sie hatte das Gesicht gegen die Alserbachstraße gewandt und hinter dem Straßenbahnzuge her, der eben da hinauf und davon fuhr. Sie stand. Jetzt begann sie wieder zu gehen, den Blick noch in der bisherigen Richtung. Die Straßenbahn zu Wien fuhr damals auf dem jeweils linken Gleis. Mary stand mitten auf jenem, welches Negrias Zug, dem sie nachblickte, eben an ihr und Melzer vorbei befahren hatte; es blieb ihr also das zweite noch zu überschreiten, wo in diesen Augenblicken, hinter dem davongefahrenen Zuge für Melzer sichtbar

werdend, ein in der Gegenrichtung aus der Alserbachstraße kommender eintraf, auf dessen Stirnwand Mary sich jetzt von seitwärts zubewegte. Sie rannte eigentlich in den Zug hinein. Noch bevor das schütternde äußerste Anziehen der Bremsen erfolgte und das Schreien von Passanten, welche den Vorgang erfaßten, warf sich Melzer halb links und gegen die Mitte des Platzes zu.

Ganz und gar so, wie man sich in die Schlacht wirft beim Sturm-Angriffe: sich selbst wirft, als wär' der eigene Wille eine riesenhafte haarige Faust, der man mit seinem ganzen übrigen Leben in solchen Augenblicken klein und bedeutungslos insitzt.“

Dieser Melzer hat es vor Jahren einmal versäumt, um die Hand Marys anzuhalten. Wie er ihr jetzt Erste Hilfe leistet, hilft ihm Thea Rokitzer, die er – das weiß er in diesem Augenblick – heiraten wird.

Das Unfallopfer Mary K. überlebt. Wäre sie gestorben, hätte sich die Wiener Straßenbahn ihrer ein letztes Mal angenommen. Die Linie 71, die zum Simmeringer Friedhof führt, hat ja mit ihren Trauerzügen auch in der Literatur eine – man kann sagen: traurige – Berühmtheit erlangt. In Franz Werfels Roman «Barbara oder die Frömmigkeit» (1929) erweist der Literatenstamm des «Säulensaals» ihrem Mitglied Gottfried Krasny die letzte Ehre, und in seiner Novelle «Der Tod des Kleinbürgers» (1929) erweckt die Simmeringer Trambahn Allerseelenstimmung:

„Ein Schaugepränge von Kränzenschwankte in allen Gelegenheiten des überfüllten Wagens. Von der Rückseite, Nummer und Scheinwerfer schön umrahmend, prahlte ein Riesenkranz weißer Astern die staunenden Fußgänger an. Von diesem strahlenden Totenopfer der Reichen bis zu den billigen Gewinden aus immergrünen Blättern und haltbarem Kunstlaub gab es alle erdenklichen Abstufungen des blühenden Weihegeschenks. Im Innern des Zuges selbst qualmte unerträglich der Geruch der Leichenflora.

Denn Grabesblumen duften so dick und gellend, weil sie von der Verwesung angezogen haben, die sie laut verbergen wollen. Aber noch ein anderer Geruch preßte gegen die ratternden Wände und Fenster des engen Raumes. Dies war der Geruch von schlechten schwarzen Stoffen, regendurchnäßt bei vielen Grabbesuchen, der Geruch von muffigen Hüten, Schleiern, Maschen, Trauersachen, die man von einem Todesfall zum andern eingekampft in dumpfen Kästen bewahrt; und über all diesen Gerüchen der Geruch von Schnupfen, Husten, Halsschmerz und Katarrh.“

Und trauriger als H.C. Artmann kann kein Fahrgast der Linie 71 sein – es sei denn Helmut Qualtinger, der das Lied auf einer Platte singt, daß sich der Lavendelduft im Zimmer verbreitet:

„zwa schüleng zwanzk

zwa schüleng zwanzk
kost s da nua
bis auß zun gremadorium

dazua kaufst
a bischal lawendl
schee blau und scho grau
aun de schbizzln..

gremadorium muasd song
schee blau und scho grau
aun de schbizzln!

med n anasibzkawong
en an schwoazzn qaund
met dein batazel
en da linkn haund..

dua r an lawendl mitdrong
a bischal a bischal gremadorium!

entschdaziaun muasd song
zwa schüleng zwanzk
muasd haum
und dei bischal
muast drong..

a bischal a bischal gremadorium

und gestan
und heite
und muang
is drozzdem a sunecha heabstdog...“

Aber auch in Wien läßt sich die Sache nüchterner betrachten, mit den Augen eines Ingenieurs – eines Ingenieurs in Sachen Straßenbahn wie in Sachen Mensch. Eine Stelle aus Robert Musils «Der Mann ohne Eigenschaften» soll als Beispiel stehen für jenen Blick, den die Neue Sachlichkeit der zwanziger und dreißiger Jahre auf die Masse der Menschen wirft, wie sie sich immer wieder zu Ordnungen findet, zu Ordnungen, unter deren Oberfläche der drohende Unterton kommender Gewalt mitschwingt:

„Er beobachtete, während ihn das beschäftigte, die vorbeikommenden Bahnen und wartete auf eine, die ihn möglichst nah an das Innere der Stadt zurückbringen sollte. Er sah die Menschen aus- und einsteigen, und sein technisch nicht unerfahrener Blick spielte zerstreut mit den Zusammenhängen von Schmieden und Gießen, Walzen und Nieten, von Konstruktion und Werkstattausführung, geschichtlicher Entwicklung und gegenwärtigem Stand, aus denen die Erfindung dieser rollenden Baracken bestand, deren sie sich bedienten. «Zum Schluß kommt dann eine Abordnung der Straßenbahnverwaltung in die Waggonfabrik und entscheidet über die Holzverschalung, den Anstrich, die Polsterung, die Anbringung der Arm- und Handstützen, der Aschenbecher und ähnliches», dachte er nebenbei «und gerade diese Kleinigkeiten machen aus, und die rote oder grüne Farbe des Kastens macht es aus, und der Schwung, mit dem sie über das Trittbrett hineinklettern können, macht für zehntausende Menschen das aus, was sie behalten, das einzige, was für sie von allem Genie übrig bleibt und von ihnen erlebt wird. Das bildet ihren Charakter, gibt ihm Raschheit oder Bequemlichkeit, läßt sie rote Bahnen als Heimat und blaue als Fremde empfinden und bildet je-

nen unverwechselbaren Geruch aus kleinen Tatsachen, den die Jahrhunderte an ihren Kleidern haben.» Es war also nicht zu leugnen und schloß sich mit einemmal an das andere an, was Ulrichs Hauptgedankenzug bildete, daß zum großen Teil auch das Leben in unbedeutende Aktualität mündet, oder wenn man es technisch ausdrückt, daß ein seelischer Wirkungskoeffizient sehr klein ist.“

An einer früheren Stelle heißt es:

„Sie sieht unsicher und verfilzt aus, unsere Geschichte, wenn man sie in der Nähe betrachtet, wie ein nur halb festgetretener Morast, und schließlich läuft dann sonderbarerweise doch ein Weg über sie hin, eben jener «Weg der Geschichte», von dem niemand weiß, woher er gekommen ist. Dieses Der Geschichte zum Stoff Dienen war etwas, das Ulrich empörte. Die leuchtende, schaukelnde Schachtel, in der er fuhr, kam ihm wie eine Maschine vor, in der einige hundert Kilogramm Menschen hin und her geschüttelt wurden, um Zukunft aus ihnen zu machen. Vor hundert Jahren sind sie mit ähnlichen Gesichtern in einer Postkutsche gesessen, und in hundert Jahren wird weiß Gott was mit ihnen los sein, aber sie werden als neue Menschen in neuen Zukunftsapparaten genau so dasitzen, – fühlte er und empörte sich gegen dieses wehrlose Hinnehmen von Veränderungen und Zuständen, die hilflose Zeitgenossenschaft, das planlos ergebene, eigentlich menschenunwürdige Mitmachen der Jahrhunderte, so als ob er sich plötzlich gegen den Hut auflehnte, den er, sonderbar genug geformt, auf dem Kopf sitzen hatte.“

Der Roman handelt zur Zeit des Ersten Weltkriegs. Musil schrieb aber noch 1942 daran. Er erlebte also noch die grausige Prophezie jenes «menschenunwürdigen Mitmachens»; die Heimkehr der Mitmacher erlebte er nicht mehr. Er hätte sie vielleicht wieder in den Straßenbahnen gefunden, wie Wolfgang Borchert in seiner Erzählung

«Stimmen sind da in der Luft – in der Nacht»:

„Die Straßenbahn fuhr durch den nebelnassen Nachmittag. Der war grau und die Bahn war gelb und verloren darin. Denn es war November und die Straßen waren leer und lärmlos und ohne Lust. Nur das Gelb der Straßenbahn schwamm einsam im nebeligen Nachmittag.



Buchumschlag von W. Staudinger.

In der Bahn aber saßen sie, warm, atmend, erregt. Fünf oder sechs saßen da, Menschen, verloren, einsam im Novembertag. Aber dem Nebel entronnen. Saßen unter tröstlichen trüben Lämpchen, ganz vereinzelt saßen sie, dem nassen Nebel entronnen. Leer war es in der Bahn. Nur fünf waren da, ganz vereinzelt, und atmeten. Und der Schaffner war der sechste an diesem späten einsamen Nebelnachmittag, war da mit seinen milden Messingknöpfen und

malte große schiefe Gesichter an die feuchten behauchten Scheiben. Die Straßenbahn stieß und stolperte gelb durch den November.

Drinne saßen die fünf Entronnenen und der Schaffner stand da und der ältere Herr mit den vielfältigen Tränensäcken unter den Augen fing wieder an – halblaut fing er wieder davon an:

«In der Luft sind sie. In der Nacht. Oh, sie sind in der Nacht. Darum schläft man nicht. Nur darum. Das sind einzig und allein die Stimmen, glauben Sie mir, das sind nur die Stimmen.»

In der deutschen Nachkriegsliteratur wird die Straßenbahn zum Symbol einer oberflächlichen Normalisierung, eines Weitermachens-wie-wenn-nichts-geschehen-wäre, zum Symbol jener Kollektivlüge des Wirtschaftswunders, die alle mit zehn Mark anfangen läßt. Heinrich Böll deckt sie auf in seiner Erzählung «Geschäft ist Geschäft»:

„Und als wir nach Hause kamen, sind sie aus dem Krieg ausgestiegen wie aus einer Straßenbahn, die gerade dort etwas langsamer fuhr, wo sie wohnten, sie sind abgesprungen, ohne den Fahrpreis zu bezahlen. Sie haben eine kleine Kurve genommen, sind eingetreten, und siehe da: das Vertiko stand noch, es war nur ein bißchen Staub in der Bibliothek, die Frau hatte Kartoffeln im Keller, auch Eingemachtes; man umarmte sie ein bißchen, wie es sich gehörte, und am nächsten Morgen ging man fragen, ob die Stelle noch frei war: die Stelle war noch frei. Es war alles tadellos, die Krankenkasse lief weiter, man ließ sich ein bißchen entnazifizieren – so wie man zum Friseur geht, um den lästigen Bart abnehmen zu lassen –, man erzählte von Orden, Verwundungen, Heldentaten und fand, daß man schließlich doch ein Prachtbengel sei: man hatte letzten Endes nichts als seine Pflicht getan. Es gab sogar wieder Wochenkarten bei der Straßenbahn, das beste Zeichen, daß wirklich alles in Ordnung war.

Wir aber fahren inzwischen weiter mit der Straßenbahn und warteten, ob irgendwo eine Station käme, die uns bekannt genug vorgekommen wäre, daß wir auszusteigen riskiert hätten: die Haltestelle kam nicht. Manche fahren noch ein Stück mit, aber sie sprangen auch bald irgendwo ab und taten jedenfalls so, als wenn sie am Ziel wären.

Wir aber fahren weiter und weiter, der Fahrpreis erhöhte sich automatisch, und wir hatten außerdem für großes und schweres Gepäck den Preis zu entrichten: für die bleierne Masse des Nichts, die wir mitzuschleppen hatten; und es kamen eine Menge Kontrolleure, denen wir achselzuckend unsere leeren Taschen zeigten. Runterschmeißen konnten sie uns ja nicht, die Bahn fuhr zu schnell – «und wir sind ja Menschen» –, aber wir wurden aufgeschrieben, aufgeschrieben, immer wieder wurden wir notiert, die Bahn fuhr immer schneller; die raffiniert waren, sprangen schnell noch ab, irgendwo, immer weniger wurden wir, und immer weniger hatten wir Mut und Lust auszusteigen. Ingeheim hatten wir uns vorgenommen, das Gepäck in der Straßenbahn stehenzulassen, es dem Fundbüro zur Versteigerung zu überlassen, sobald wir an der Endstation angekommen wären; aber die Endstation kam nicht, der Fahrpreis wurde immer teurer, das Tempo immer schneller, die Kontrolleure immer mißtrauischer, wir sind eine äußerst verdächtige Sippschaft.“

In den fünfziger Jahren verlieren sich die Spuren der Straßenbahn in der Literatur. Zum Teil ist sie selber beim Wiederaufbau der deutschen Städte «wegrationalisiert», ersetzt worden durch U-Bahn-Systeme und Autobusse. (Schon in einem Gedicht von Lion Feuchtwanger aus den zwanziger Jahren wundert sich ein Herr B.W. Smith anlässlich einer Besichtigung der Leipziger Straße: «Er sah verblüfft selbst noch elektrische Schienenbahnen / störend mitten durch den Verkehr fahren. / Nichts war auch nur einigermaßen auf Höchstleistung gestellt.») Zum andern verlieren die Städte

insgesamt an integrierender Kraft, die Dichter wenden sich von ihnen ab: oder besser: werden aus ihnen verdrängt. Die Städte erscheinen als Symbol eines in rational kalkulierter Betriebsamkeit erstarrten Gesellschaftskörpers, das lyrische Ich durchstreift mit Vorliebe ihre Randbezirke, Vorstädte und Durchgangsstationen. Die Straßenbahn wird zur Chiffre der Anonymität, wörtlich in Günter Eichs Gedicht «Nach Wörtern suchen»:

„Die ersten Namen
für Blatt und Binse,
gefunden in einer Schonung
auf unbetretenem Schnee,

mitgenommen
in durchlöcherten Taschen,
verloren in einer Straßenbahn
im fünfzehnten Jahr.“

Die Endstation wird zur gängigen Chiffre für den Prozeß der Sinnentleerung, an den tristen Rändern der Städte wird ihre Abschnürung von den Wurzeln des Lebens deutlich. Ein Beispiel in diesem Sinne mag Günter Bruno Fuchs' «Aufruf» geben:

„Unbekannte Diebe
kommen von weit in die Stadt. Die ausgebreiteten Schwingen ihrer Gehröcke berühren den Horizont. In ihren Geigenkästen tragen sie die Sonn- und Feiertage heran. Sie lachen freundlich, werfen ihre Beute über die Dächer, ziehen lautlos zum Straßenbahnhof und fahren hinaus vor die Stadt.

Sind wir
das Opfer einer Romanze? Zweckdienliche
Hinweise nimmt jeder Beamte entgegen.“

Auch wir sind am Ende unserer Tramfahrt durch die Literatur. Mehr als die Skizze einer möglichen Motivgeschichte zu geben war nicht die Absicht; sie zu vervollständigen, müßten Darstellungen der andern öffentlichen Verkehrsmittel beigezogen werden. Man könnte Untermotive aufreihen

wie «Die Kontaktnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln» (O.J. Bierbaum, Walter Serner, Franz Kafka, Kurt Schwitters usw.); man könnte untersuchen, ob die Aggression, die H.M. Enzensberger («an einen Mann in der Trambahn») dem aktentaschenbewehrten Fahrgast entgegenbringt, beziehungsweise von ihm ausgehend verspürt, Tradition (Tucholsky im Gedicht «Fahrgäste» zum Beispiel) hat oder Zukunft (sechziger Jahre!), und man könnte sich fragen, ob es Zufall ist, daß in einer vom Krieg verschonten Stadt wie Zürich die neueren Au-

toren die Straßenbahn so häufig zur Kennzeichnung der Lokalität benutzen: nur hier – so scheint es – kann die Straßenbahn noch als Heimat empfunden werden, nur hier kann der Autor in augenzwinkernder Komplizenschaft mit dem Leser auf die blauen Bahnen hinweisen.

Jedenfalls dürfte erwiesen sein, daß auch die Straßenbahn, so wenig sie auch beachtet wird, durch einen unsichtbaren Pantographen mit dem Stromnetz der Geschichte verbunden ist: auch der Zeitgeist fährt Straßenbahn.

WALTER BAUMANN (ZÜRICH)

EIN PIONIER DER MODERNEN BUCHKUNST

Josef Stemmler zum sechzigsten Geburtstag

Am 13. Juni 1980 feierte ein Zürcher, dem die Buchbinder und wir Bibliophilen Außerordentliches zu verdanken haben, seinen sechzigsten Geburtstag: Josef Stemmler, Buchbinder von Beruf, Förderer der modernen Einbandkunst aus Berufung. Nach außen am sichtbarsten wurde sein großer Einsatz für die künstlerische Buchgestaltung durch die 1965 erfolgte Gründung des «Centro del bel libro» in Ascona. Hier wurde mit Wagemut und Tatkraft etwas realisiert, wovon man in anderen Ländern kaum zu träumen wagte: Ein privates Zentrum für moderne Buch- und Einbandgestaltung, das nicht nur eine neuartige Fassade zeigte, sondern konsequent, kompromißlos und für jeden einsehbar ein hohes Ziel verfolgte. Ein unternehmerisches Wagnis? Gewiß, aber es hat für die nationale und internationale Buchbinderkunst erfreuliche Früchte getragen. Stemmler ist es gelungen, aus dem Handwerk des Buchbinders wieder eine Kunst zu machen, die schließlich auch die industrielle Buchbinderei beeinflußte, und zwar gerade in der Zeit, in welcher diese ihren entschei-

denden Aufschwung nahm. «Kleider machen Leute – Einbände machen Bücher!» ist Stemmlers Devise, denn jedes Buch hat das Anrecht auf ein seiner Individualität entsprechendes Gewand. Was anderswo Design genannt wurde – wie sollte ausgerechnet das Buch als Träger des Geistes hier abseits stehen?

Wenn die schweizerische Buchbinderkunst heute in Europa einen guten Namen hat, so ist dies weitgehend der Initiative, dem Einsatz und der Unermüdlichkeit Josef Stemmlers zu verdanken. Dabei hat er selber kaum namhafte Einbände kreiert, aber er setzte alles daran, daß künstlerisch begabte junge Buchbinder und Buchgestalter die handwerklichen, technischen und geistigen Grundlagen bekamen, aus denen sie in der Folge bedeutende Meisterwerke schaffen konnten. Nationale und internationale Auszeichnungen der jungen Künstler waren der Lohn für ihren Förderer. Ihm trug dies schließlich weniger als nichts ein; um so mehr sind wir ihm zu Dank und Anerkennung verpflichtet.