

Die Mobilisierung der Gesellschaft

Literatur und Kultur der Weimarer Republik 2

Vorlesung 6



Ruth Landshoff-Yorck (1904-1966), deutsche Autorin, Nichte S. Fischers, wird von Ullstein seit Ende der 1920er Jahre als Kolumnistin gedruckt, 1. Roman 1930: „Die Vielen und der eine“ bei Rowohlt, gilt als Live-Style-Autorin und It-Girl der späten 1920er und frühen 1930er, Emigration 1933 in die USA

Das Mädchen mit wenig PS

Ich finde, ein weibliches Auto muß so appetitlich aussehen wie ein Baby. Meines ist weiß lackiert wie ein Kinderzimmer und sieht aus wie eine Badewanne mit Monogramm. Es rührt mich immer wieder, daß es trotz seiner unschuldigen Hübschheit sich so nützlich macht, sich sogar wie ein Held zu benehmen versteht. Es könnte auf meine liebevollste Teilnahme und Fürsorge rechnen, wenn es mal Mücken hätte, aber es ist immer strahlend gesund. So halte ich mich an den Pannen anderer Leute schuldig, denn ich muß doch irgendeine Verwendung für meine mühsam errungenen technischen Kenntnisse haben. Aber leider sind die Eigentümer kaputter Wagen meistens sehr unfreundlich. Wenn ich helfen will, bekomme ich zu hören: Ja, Fraulein, bei uns hat sich die Kompression los Kardangelen verheddert, das verstehen Sie sicher nicht. Und das verstehe ich wirklich nicht.

Übrigens hat es ein *spidrivers* in Berlin sehr gut. Ich sage natürlich zu allen Schöffören, die ich treffe, »Das und bin bis jetzt noch nicht schlecht damit gefahren. Ich möchte gerne, daß sie mich für ihren vollwertigen Kollegen nehmen, darum habe ich ihre Sprache gelernt. Wenn mich jemand an einer Ecke abblenden will, schreie ich: »Du hast wohl lange nicht mit einem Bären gerungen!« Dann kann der vor Lachen nicht den Gashebel treten, und ich rutsche vorbei.

13

Viel schwieriger ist der Umgang mit Schupos. Sehr wenige begreifen, daß ein Mädchen mit ganz wenig PS viel schneller vorwärts kommen will als alle Jungen mit Mercedes oder 8-Zylinder-Bugattis. Es ist ihnen ganz gleichgültig, ob man ein Traktorfahrer ist mit sieben Anhängern oder ein weißseidener Mädchenschöfför mit frisch gewaschenem Wägelchen. Manchmal gelingt es mir allerdings, so dumm und hilflos auszusehen, daß sie mich für völlig unbegabt halten, alle anderen Wagen abstoppen und mich vorbeilassen, damit ich ihnen nicht ihren ganzen Verkehr in heillosen Unordnung bringe.

Natürlich kennen wir weiblichen Wagenführer uns fast alle untereinander ... und kriusieren unsere Karosserien wie früher unsere Kleider. Clairenore ist der gefährlichste Konkurrent. Sie hat jede Saison einen anderen Wagen, und es kursieren die schönsten Heldensagen über sie in den Garagen. Jenny bevorzugt, wie gesagt, nur dezent aussehende Farben, darum ihr hellgrüner Wagen, olive Kotflügel und eigelbe Radspeichen. Giorgia braucht kein Telefon, weil ihr vom Kühlerkopf bis zum Auspuffrohr knallroter Roadster jeden Tag um eine bestimmte Zeit am Kurfürstendamm zu finden ist, und man ihr eine Einladung zum Tee einfach ans Handrad hängen kann.

Die autofahrenden Mädchen haben eine neue Art von Kavaler nötig gemacht; der versierteste ist sicher Tömmi. Sein Wagen hält sich immer brav links von dem Damenwagen, Kühler an Kühler. Die linke Hand hält das Steuer, die rechte ruht lässig

auf der Tür des anderen Autos, so fährt man ruhig und beschützt durch das dichteste Gewühl. Wenn Tommi einen Mädchenwagen besonders auszeichnen will, erlaubt er ihm, sich nach seinem Schutzmann zu richten. Er hat nämlich einen ciggenen, aus Nickel, der steht vorne auf seinem Kühler und zeigt immerzu freie Durchfahrt.

14

15

Das neue Auto

Ich dachte früher immer, das neue habe nur einen Zweck zu erfüllen, nämlich den in die Garage zu fahren, um dem *saute* einen Besuch zu machen. Ich stellte mir vor, daß dies eine verbeut, vernachlässigt und etwas beleidigt dort stehen würde, unendlich darüber, nicht mehr in meinem Besitz zu sein. Statt dessen ist es verkauft worden – irgendein fremder Herr, der gar nicht über das außergewöhnliche Innenleben des *saute* Bescheid weiß, hat ihm eine diskrete männliche Farbe gegeben und benutzt es zwecklos, ohne besonders auf es einzugehen. Wie wird das arme meine individuelle, liebend zarte Behandlung vermissen; von den Küssen auf seine blanke Kühler Nase gar nicht zu reden.

Das *saute* hat vorläufig, ehe es fertig ist, den Zweck, daß man herabsetzend von ihm spricht. »Ihr neuer Wagen soll ja ganz verrückt werden.« Verrückt, diese Laten; er wird natürlich der Wagen. Schon, weil er mein Wagen sein wird – sechs Zylinder wird er haben – unerhört viel für meine Begriffe – und einen silbernen Adler auf der Kühlerverbraubung.

»Aber er soll ja mit farbigem Stoff bezogen werden – schrecklich.« Ach, Sie leben noch, Herr Fachmann, sage ich mit gerunzeltem Brauen. Ich dachte, die Fürstin Lichnowsky habe Sie längst kalt gemacht. Die Sitze meines Wagens werden nämlich wirklich mit Stoff bezogen – mit edelgermanischen

Cretonne, waschbar, wegen der Hunde. »So, wegen der Hunde so viel Anstrengung?« Ja, das gebe ich zu. Aber wegen mancher Menschen habe ich mir eine gemacht, nämlich, ich habe mich auf knappe vier Sitze beschränkt. Davon sind zwei für die Tiere und einer für mich. »So – und der letzte ist wohl fürs *sweetheart*?«

Nein, *Sweetheart* ist zu wenig, ich bin sehr bestimmt in dieser Beziehung. Die *Sweethearts* haben ihre eigenen Autos zu haben; der letzte Sitz hat eine andere Bestimmung. Das ist mein Wunschtraumsitz – mein Sehnsuchtsitz. Wer wird zuerst auf diesem Platz von mir gefahren werden – rechts vom Steuer? Ach, hoffentlich ein Wunder, einer, der so entzückende Dinge sagt, daß er mich schrecklich beim Fahren stört. Einer, der eine besaubernde Art hat, die Winker zu bedienen, einer, der so wenig vom Fahren versteht, daß er mir versichert, daß ich ein herrlicher Schöfför sei – einer, der die Hunde auf dem Rücksitz beruhigen kann und eine Verliebe für *Cretonne*bezüge hat: kurz – mein Ideal.

Vom Glück des Autofahrens

Fritzi Massary mit ihrem
22/70-PS-Maybach-Gabriolet und
ihren Maltseer-Hündchen



Von Fritzi Massary

Vom Glück des Autofahrens zu sprechen – soweit es sich nicht um den Autobus oder höchstens noch um ein Taxi handelt – hat etwas Mitleidiges, solange die Menschen, die sich kein Auto leisten können, noch in ungebreuere Mehrheit sind gegen die, die sich's erlauben dürfen. Aber ich hoffe, daß das Auto bald nicht mehr ein Privileg der Begüterten sein, daß es zumindest keine größere Luxusmode spielen wird als etwa das Balletzimmer. Schon deshalb hoffe ich das, weil naturgemäß im gleichen Maß, in dem die Zahl der Autofahrer vermindert, die Zahl derer, die über die Autofahrer schöpfen, sich vermindert. Das Auto gehört nämlich, wie die Schönheit oder das Talent, zu den Dingen, die jeder schätzt, aber doch am anderen nicht besitzen mag, wenn sie ihm selbst fehlen. Ich für mein Teil liebe das Auto von ganzem Herzen, nicht nur weil es Zeit und Mühe, sondern vor allem weil es Nervenkraft erspart. Wieviel es überlies zur Erhaltung von Kleiden, Schuhen, Teint und lebenswichtigen Gesichtsausdruck beiträgt, brauche ich nicht erst zu erzählen. Im besonderen liebe ich das Reisen im Auto, das gewöhnliche lange Fahrten durch schöne Natur, durch die leeren Gassen der Stillehen, die man ohne Auto nie zu Gesicht bekommen hätte. Sportlich bedeutet mir das Auto gar nichts, und als Vorwand, einen schicken Anstand auszugeben, noch weniger. Ich nehme mein Auto als ein Ding, das das Leben leichter, bequemer, sogar schöner macht, nicht als Modeartikel mit Modeverpflichtungen. Aus vielen Gründen ziehe ich auch im Sommer die geschlossene Karosserie vor. Das Klima und die schöne Gegend kommen durch die halb-offenen Fenster ja doch herein, Staub und Wind aber nicht. Daß die Marke Maybach mir besonders vorzuziehlich erscheint, sage ich nicht, sonst schenkt mir die Firma ein Auto, und es sieht dann so aus, als hätte ich das provozieren wollen. (Oktober 1936)

Auto und Waffen

SINGENDE STEYRWAGEN

Wir stammen
 Aus einer Waffenfabrik Unser kleiner Bruder ist
 Der Manlicherstutzen.
 Unsere Mutter aber
 Eine steyrische Erzgrube.

Wir haben:
 Sechs Zylinder und dreißig Pferdekräfte.
 Wir wiegen:
 Zweiundzwanzig Zentner.
 Unser Radstand beträgt:
 Drei Meter.
 Jedes Hinterrad schwingt geteilt für sich: wir haben
 Eine Schwenkachse.

Wir liegen in der Kurve wie Klebestreifen.
 Unser Motor ist:
 Ein denkendes Erz.

Mensch, fahre uns!

Wir fahren dich so ohne Erschütterung
 Daß du glaubst, du liegst
 In einem Wasser.
 Wir fahren dich so leicht hin
 Daß du glaubst, du mußt uns
 Mit deinem Daumen auf den Boden drücken und
 So lautlos fahren wir dich
 Daß du glaubst, du fährst
 Deines Wagens Schatten.



Unfälle

Eine unfreundliche Begegnung



„Den Hund von Sir Thomas überfahren und verletzt. Es ist seine Schuld, denn er ist stocktaub. [...] Das Pferd eines Bauern ist beim Anblick des Automobils zurückgeschreckt und gestürzt, wobei es eine Deichsel des Wagens zerbrochen hat. Niemand hat sich weh getan“
Aus einem Autofahrer-Logbuch des Jahres 1907

Abbildung.
Aus dem Skizzenbuche des im k.u.k. österreichisch-ungarischen Hofkriegsquartier auf dem galizischen Kriegsschauplatz befindlichen Wiener Malers Ludwig Koch.

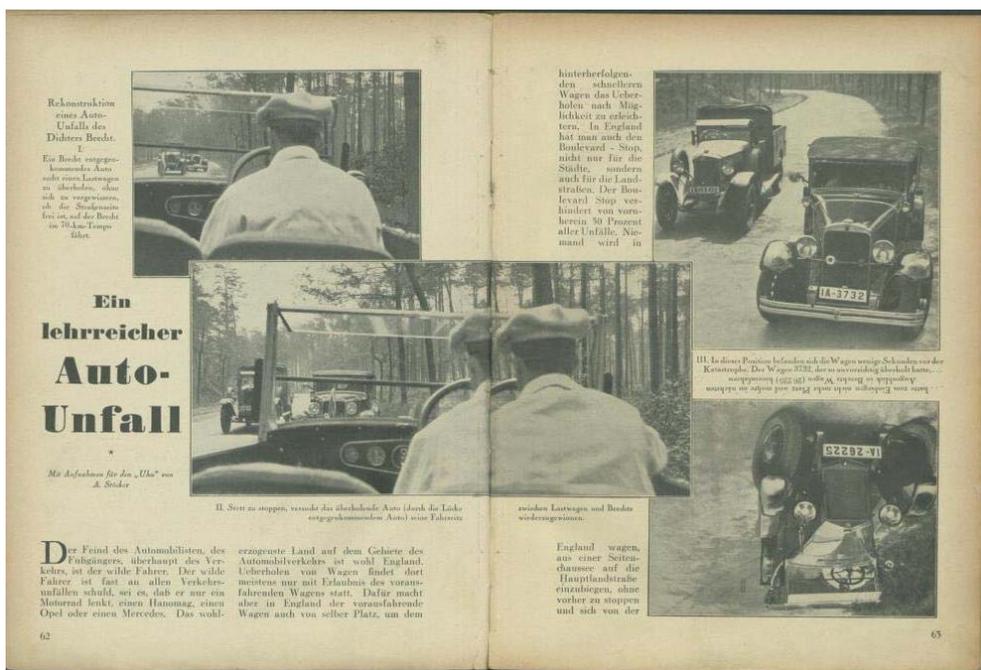
Die Geschichte von Herrn Hay, einem Helden der Automobilgeschichte

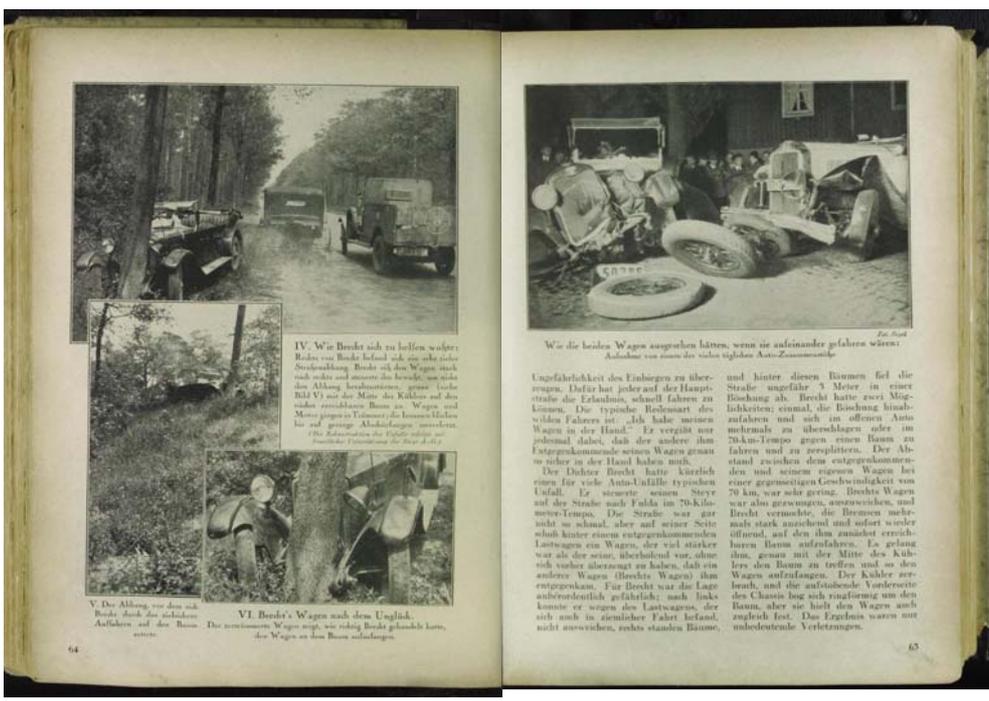
„An einem schönen Apriltag fährt er mit seiner Frau zur Stadt hinaus. Das Automobil fährt in vollem Tempo: vielleicht dreißig Kilometer in der Stunde! [...] Beim ersten starken Gefälle bricht die Bremse, und die Mutigen stürzen unter die Räder. Bauern betrachten aus der Ferne die Leichen: sie haben Angst, sich dieser furchtbaren Maschine zu nähern.“

Ilja Ehrenburg: Das Leben der Autos (dtsh. 1930)

Brecht Unfall

- Angeblich gewinnt Brecht bei einem Preisausschreiben der Fa. Steyr im Jahr 1928 einen Steyr-Wagen
- 27. Mai 1928: Singende Steyrwagen, Plan, Gedicht samt Fotos im Uhu zu drucken, scheitert
- 20. Mai 1929: Bei Fahrt in den Süden (Saint Cyr) Unfall bei Fulda, Brecht erleidet Kniescheibenbruch und Gesichtsverletzungen, Totalschaden Kfz
- Arrangiert mit Ullstein-ZS Uhu einen Fotobericht, um einen neuen Steyr zu bekommen, Unfall wird mit Fotos nachgestellt, Steyr liefert (Uhu Nov. 1929)





Robert Musil (1880-1942)

Mann mit Eigenschaften.

Foto aus der Zeitschrift „Der Querschnitt“ 1931

Ingenieursstudium an der Deutschen Technischen Hochschule Brunn, **1901**

Studium Philosophie, Psychologie in Berlin

Promotion **1908** mit einer Studie zu Ernst Mach

Nach 1918 Etablierung als Autor Erste Roman Publikation bereits

1906 (Die Verwirrungen der Zöglings Torleß), anschließend Novellenbände, schließlich das

Hauptwerk „Der Mann ohne Eigenschaften“, **ab 1930** bei Ernst Rowohlt (den er seit 1920 kennt)

1908-1930 Wien, **1931-1933** in

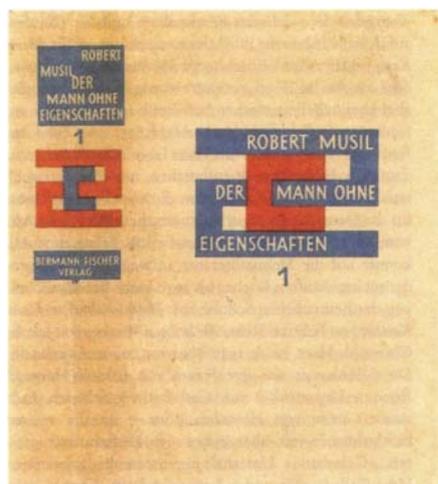
Berlin lebend, dann wieder in

Wien, **1938** in die Schweiz

Musils Moderne

- Dialektisches Verhältnis zur Moderne
- „der Moderne unter ihren eigenen Bedingungen entkommen“ (Fleig)
- Aufhebung der Fragmentarisierung im subjektiven Erleben in der ästhetischen Erfahrung
- Potential zumindest des ekstatischen Moments, des „anderen Zustands“

Der Mann ohne Eigenschaften



Umschlag von 1938

Robert Musil: Der Mann ohne Eigenschaften

Bd. 1: 1930,
 Bd. 2: 1933, Rowohlt
 Bd. 3: 1943 (Bermann Fischer)
 Bd. 4: Nachlass

Konzept

- Ziel ist die Anamnese der Entstehungsbedingungen der Moderne vor dem Krieg: Kakanien als Protomoderne
- Analog zu Th. Mann: Der Zauberberg (1924),
H. Broch: Schlafwandler-Trilogie (1931-1932)
- Reflexion als Erzählhaltung: Keine Handlung ohne deren Kommentierung und Interpretation
- Plot: Die große Parallelaktion; Vorbereitung der Feierlichkeiten 70. Thronjubiläum Kaiser Franz Joseph / 30. Thronjubiläum Kaiser Wilhelm II.

Warum Einleitung?

- Einleitung als Exposition der Handlung
- Einleitung als intellektuelle Positionierung
- Einleitung als Reflexionsort des Geschehenden und dessen Interpretation
- Einleitung als Festlegung der Eckelemente

Die Stadt

- Wann: schöner Augusttag 1913
ironische Kontrafaktur: Neue Sachlichkeit –
altertümlicher Sprachgestus
- Wo: Residenzstadt Wien
und deren Spiegel: ironische
Suspendierung des Namens als Identität
zuweisende Instanz
- Was: Die Stadt (nicht Wien: das „Verwickelte, das eine Stadt ist“)

Autos schossen aus schmalen, tiefen Straßen in die Seichtigkeit heller Plätze. Fußgängerdunkelheit bildete wolkige Schnüre. Wo kräftigere Striche der Geschwindigkeit quer durch lockere Eile fuhren, verdickten sie sich, rieselten nachher rascher und hatten nach wenigen Schwingungen wieder ihren gleichmäßigen Puls. Hunderte Töne waren zu einem drahtigen Geräusch ineinander verwunden, aus dem einzelne Spitzen vorstanden, längs dessen schneidige Kanten liefen und sich wieder einebneten, von dem klare Töne absplitterten und verflogen. An diesem Geräusch, ohne daß sich seine Besonderheit beschreiben ließe, würde ein Mensch nach jahrelanger Abwesenheit mit geschlossenen Augen erkannt haben, daß er sich in der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien befinde. Städte lassen sich an ihrem Gang erkennen wie Menschen.

Robert Musil: Der Mann ohne Eigenschaften (1930)

Rhythmus der Stadt

„Es soll also auf den Namen der Stadt kein besonderer Wert gelegt werden. Wie alle großen Städte bestand sie aus Unregelmäßigkeit, Wechsel, Vorgehen, Nichtschritt halten, Zusammenstoßen von Dingen und Angelegenheiten, bodenlosen Punkten der Stille dazwischen, aus Bahnen und Ungebahntem, aus einem großen rhythmischen Schlag und der ewigen Verstimmung und Verschiebung aller Rhythmen gegeneinander, und glich im ganzen einer kochenden Blase, die in einem Gefäß ruht, das aus dem dauerhaften Stoff von Häusern, Gesetzen, Verordnungen und geschichtlichen Überlieferungen besteht.“

Rhythmus der Stadt

- Stadt ist an ihrem eigenen Rhythmus erkennbar
- Wird konstituiert durch die verschiedenen urbanen Einflussfaktoren
- Automobile haben hierbei eine zentrale Rolle
- Anachronismus: Spielzeit 1913, Automobilisierung aber Phänomen der spätem 1920er Jahre

2. Die gestörte Ordnung

„Schon einen Augenblick vorher war etwas aus der Reihe gesprungen, eine quer schlagende Bewegung; etwas hatte sich gedreht, war seitwärts gerutscht, ein schwerer, jäh gebremster Lastwagen war es, wie sich jetzt zeigte, wo er, mit einem Rad auf der Bordschwelle, gestrandet dastand.“

Der Unfall

- Exposition: Ein Herr, eine Dame
- Bevorzugte Gesellschaftsschicht
- Standesbewusst, bedeutsam
- In der Residenzstadt
- Identität: Analogfiguren aber nicht identisch mit Dr. Arnheim (Der Großschriftsteller) und Ermelinda Tuzzi (Diotima)

Die Ursachen



- Zu schnell fahren
- Nicht aufpassen = Aufzupassen wird einer der wichtigsten Aufgaben von Stadtbewohnern

Bewältigung und Erklärungen

- Bewältigung: Der Rettungswagen
- Erklärung 1 (Verursacher): „Er war durch eigene Unachtsamkeit zu Schaden gekommen.“
- Erklärung 2 (Bremsweg): „Diese schweren Kraftwagen, wie sie hier verwendet werden, haben einen zu langen Bremsweg.“
- Erklärung 3 (Statistik): „Nach den amerikanischen Statistiken werden dort jährlich durch Autos 190.000 Personen getötet und 450.000 verletzt.“ (1913: 1,2 Mio. Autos in USA)

Konstituierung geschlechtsspezifischer Rollen

- Der Mann erklärt, die Frau lässt sich erklären
- Sachverstand (männlich), Unwissenheit (weiblich)
- Unterschiedliche Teilnahme an Öffentlichkeit
- „Es genügte ihr, daß damit dieser gräßliche Vorfall in irgendeine Ordnung zu bringen war und zu einem technischen Problem wurde, das sie nichts mehr anging.“

Konsequenzen

- Orientierung auf formierte Gesellschaft
- Selbstverständlichkeit und Klarheit des Ortes
- Sinnstiftung durch Ordnung
- Differenz Ordnung der Moderne und Ordnungsidee der Rechten: mächtige Organisationsmacht versus Veränderung sistierendes Phantasma

Die Bändigung des Chaos



Foto aus Kurt Tucholsky: Deutschland, Deutschland über alles (1929)

- Was Chaos ist, muss Ordnung werden
- Integration des neuen Elements in das gesellschaftliche System
- Unfall als chaotisches Element wird beseitigt
- Vom Chaos zum Risiko der Moderne

Die Jagd auf das Auto

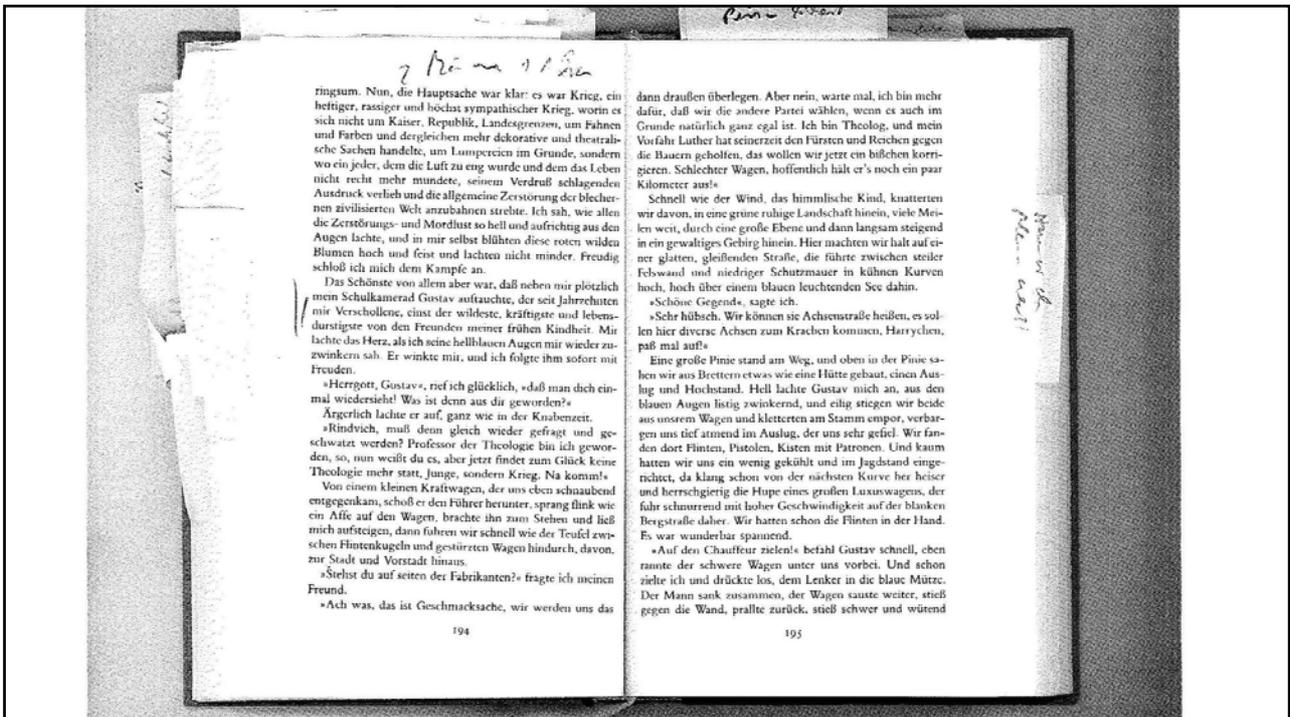
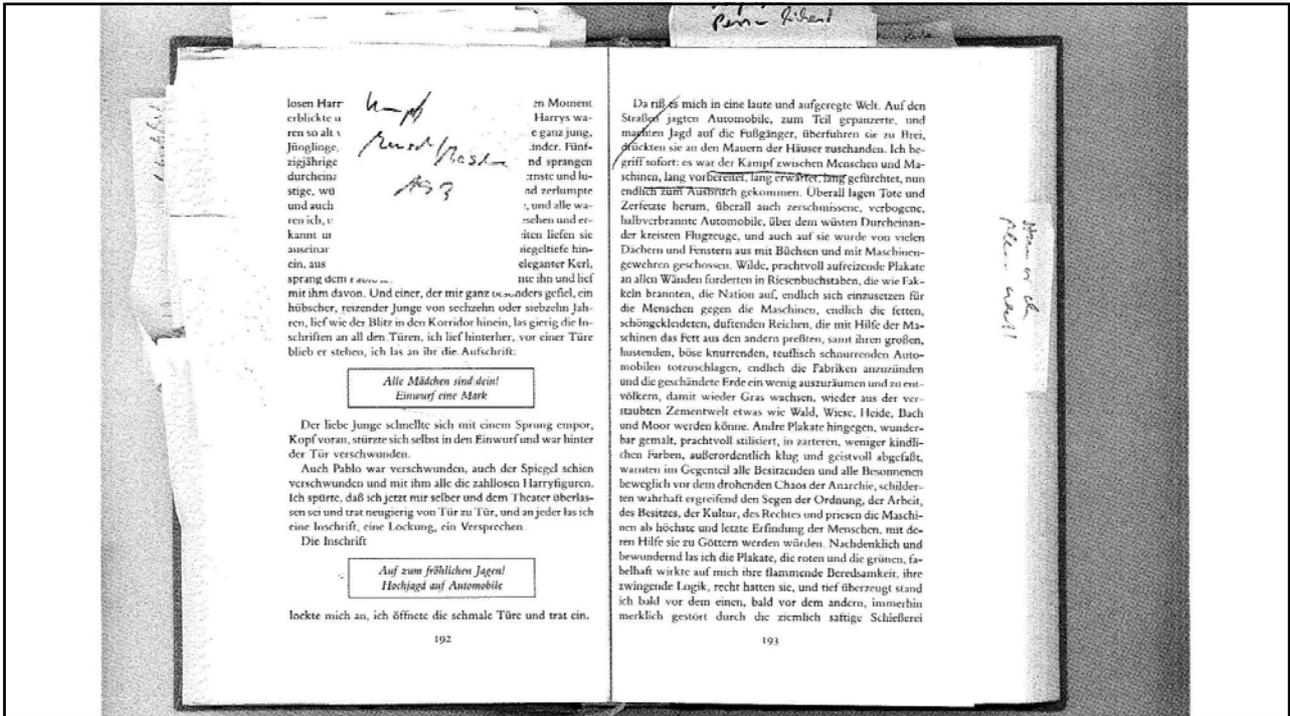


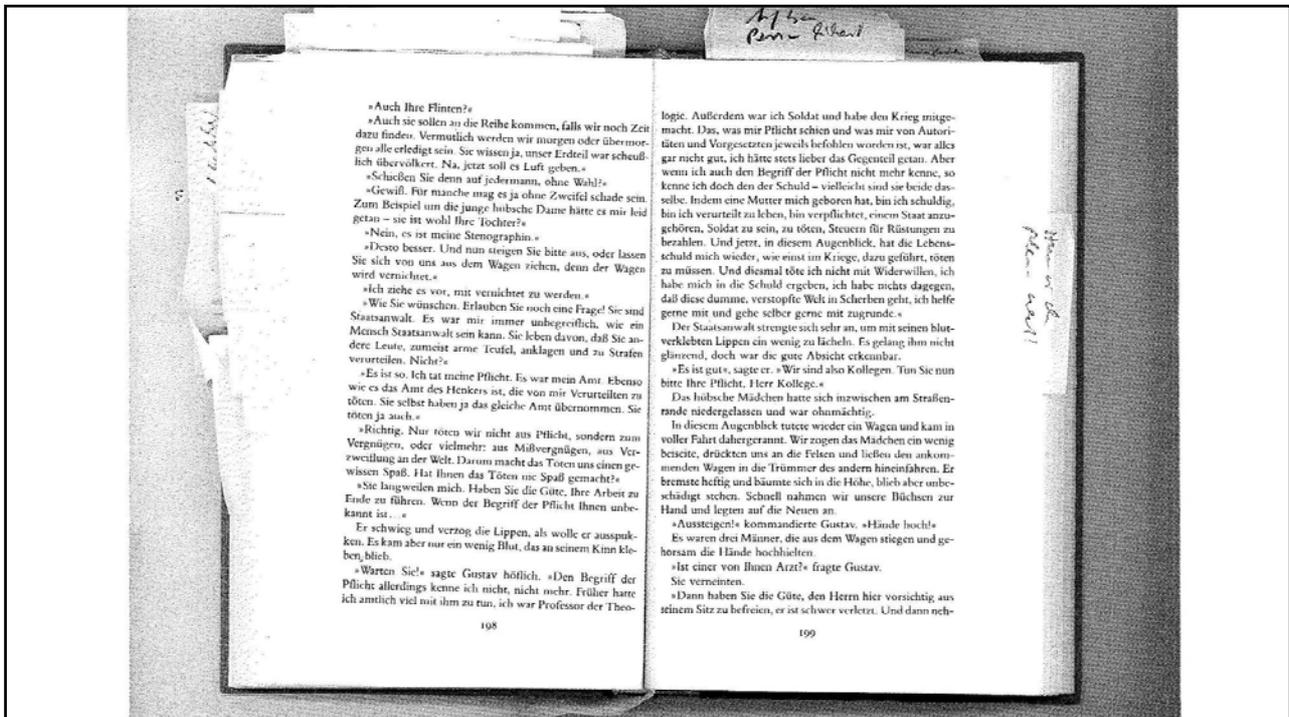
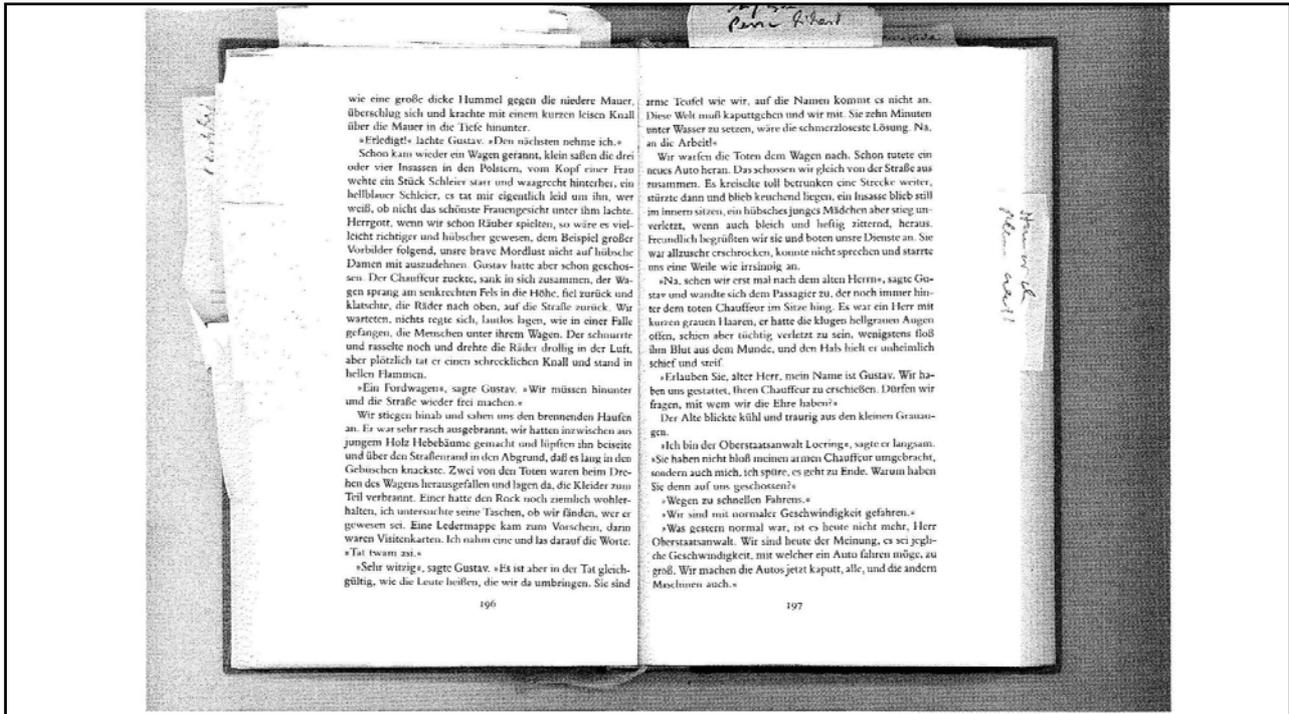
Hermann Hesse (1877-1962), Ps. Emil Sinclair

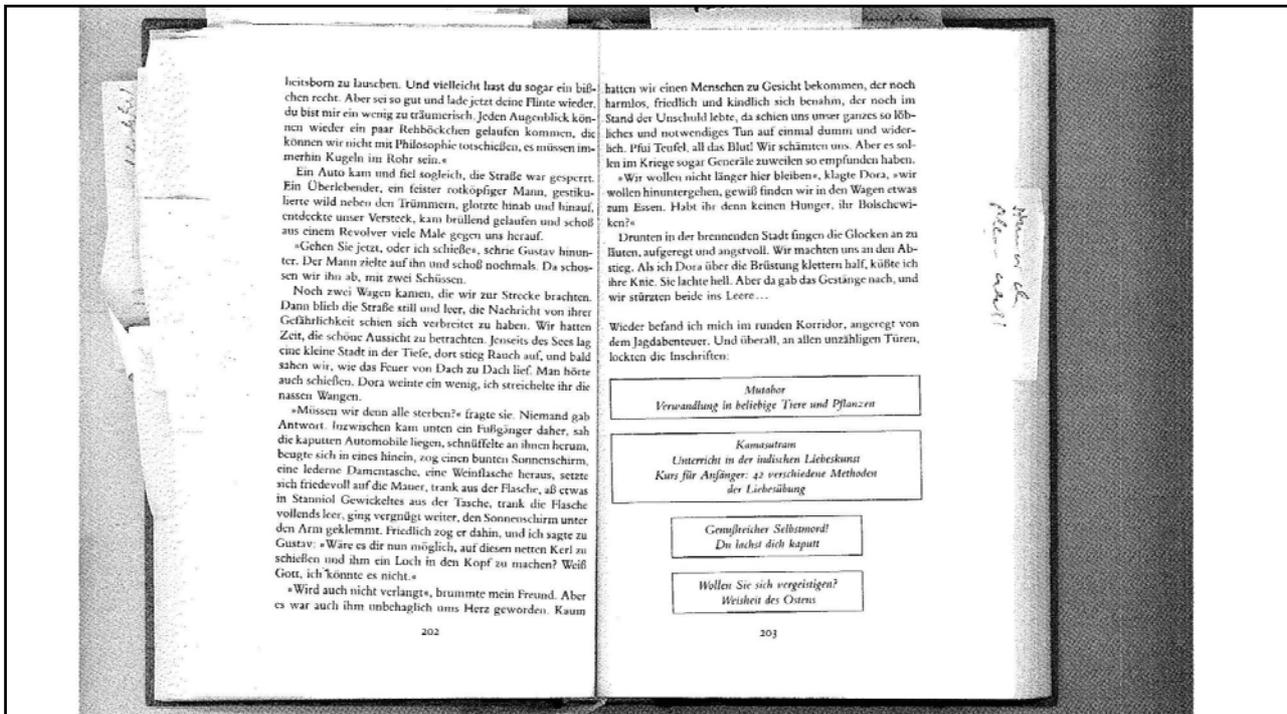
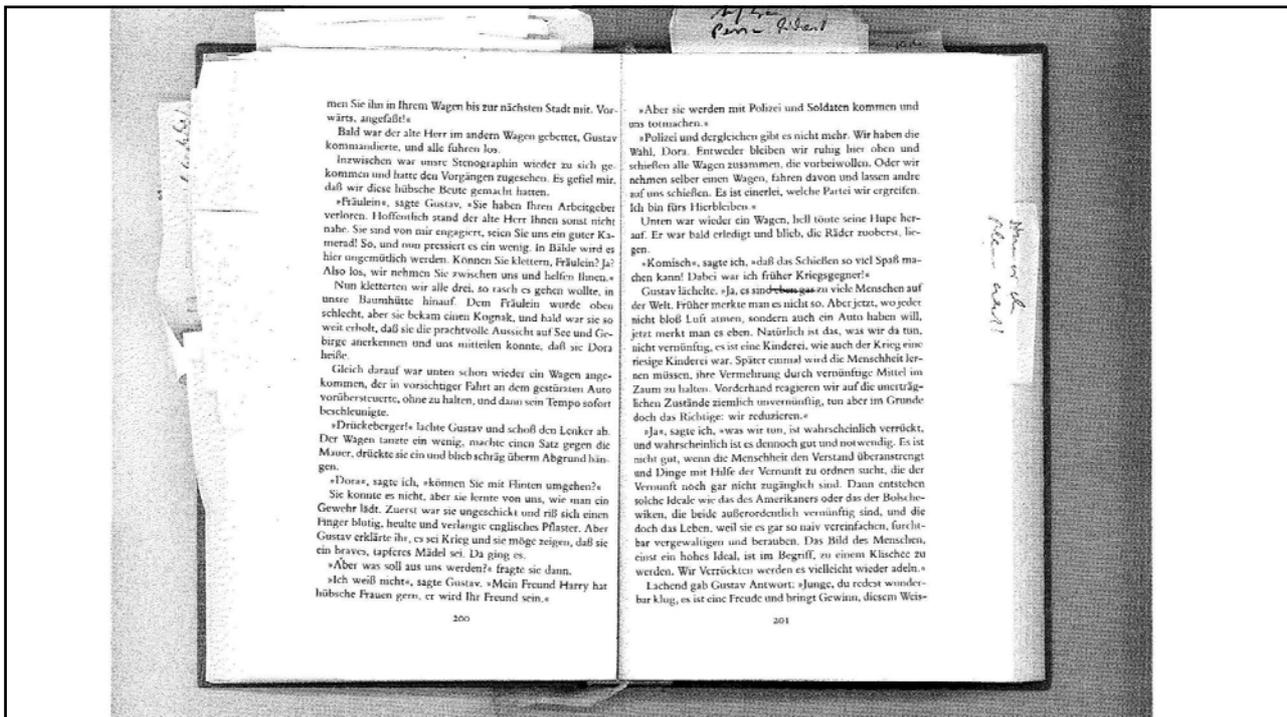
Deutscher Autor, Romane, Erzählungen, Ausbildung als Buchhändler, seit 1899 in der Schweiz, erste Publikation 1898, später zahlreiche Romane wie „Peter Camenzind“ (1905), „Siddharta“ (1922), „Der Steppenwolf“ (1927), „Das Glasperlenspiel“ (1943)

Hermann Hesse: Die Jagd auf Autos als Selbsterfahrungstrip im „Steppenwolf“

- Steppenwolf: Harry Haller, 50jähriger Mann in Lebenskrise
- Sucht über esoterisches Theater sinnstiftende Erfahrung
- Über diverse Stationen Lehre: Fokussierung auf sich selbst
- Versuch sich Auseinanderfallen seines Ichs in psychische Vielfalt zu stellen
- Ausbruch aus intellektuellen Isolation
- In lebendige Triebhaftigkeit des Nachtlebens einer Großstadt
- Ablegen des Wolfscharakter
- Selbstverwirklichung mit Hilfe des magischen Theaters
- Anerkennung der eigene Vielschichtigkeit
- Akzeptanz der als eng erfahrenen Außenwelt
- Jagd auf Automobile Teil der Selbstverwirklichung: Automobil als Signum und Teil der lebensfernen Außenwelt







Fazit

- Auto als Teil zivilisatorischer Verirrung
- Selbstvergessene Gewalt
- Fokussierung auf Subjekt
- Aufhebung von Regeln
- Aufsässigkeit gegen Autoritäten
- „Habt ihr denn keinen Hunger, ihr Bolschewiken?“

Aber was wir nicht vergessen dürfen:

Autoren und Autorinnen lieben Autos

Vielen Dank für die
Aufmerksamkeit !
(Thank You, Good Night)

Kontakt: walter.delabar@t-online.de
www.delabar.net