

Rolf-Ulrich Kunze

Meine Materialproben.

Beiträge zur historischen Erzählung
sozialer und soziotechnischer
Konstruktionen im 20. Jahrhundert



Rolf-Ulrich Kunze

Meine Materialproben.

Beiträge zur historischen Erzählung sozialer und
soziotechnischer Konstruktionen im 20. Jahrhundert

Technikdiskurse

Karlsruher Studien zur Technikgeschichte

11

Herausgeber:

Prof. Dr. Rolf-Jürgen Gleitsmann-Topp

Karlsruher Institut für Technologie (KIT)

Fakultät für Geistes- und Sozialwissenschaften

Institut für Geschichte, Abteilung Technikgeschichte

Meine Materialproben.

Beiträge zur historischen Erzählung sozialer und
soziotechnischer Konstruktionen im 20. Jahrhundert

von
Rolf-Ulrich Kunze

Umschlagfoto

Rolf-Ulrich Kunze

Satz und Gestaltung

Jan Wenke

Gesetzt und gedruckt mit Fördermitteln des KIT-Schwerpunktbereichs Mensch und Technik sowie des KIT-Instituts für Philosophie.

Impressum

Karlsruher Institut für Technologie (KIT)
KIT Scientific Publishing
Straße am Forum 2
D-76131 Karlsruhe
www.ksp.kit.edu

KIT – Universität des Landes Baden-Württemberg und nationales
Forschungszentrum in der Helmholtz-Gemeinschaft



Diese Veröffentlichung ist im Internet unter folgender Creative Commons-Lizenz
publiziert: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/de/>

KIT Scientific Publishing 2013
Print on Demand

ISSN 1860-3610
ISBN 978-3-86644-949-7

Dank

Der Druck dieses Buches wurde ermöglicht durch Mittel aus dem KIT-Schwerpunktbereich ‚Mensch und Technik‘. Besonders danken möchte ich meinen KIT-Kollegen PD Dr. Kurt Möser, Prof. Dr. Dr. Mathias Gutmann, Prof. Dr. Hans-Peter Schütt und Dr. Klaus Eisele für viele anregende Gespräche über das, woraus sich im Lauf von einigen Jahren die historische Technikakzeptanzforschung entwickelt hat. Die Verlagsleiterin von KIT Scientific Publishing, Dipl.-Volkswirtin Regine Tobias, hat sich auch für diesen Titel stark gemacht, der ohne die Satzarbeit von Jan Wenke, M.A. Soz., Leipzig, nicht Buch geworden wäre. Mein Kollege Prof. Dr. Rolf-Jürgen Gleitsmann hat auch diese Arbeit in die Reihe ‚Technikdiskurse. Karlsruher Studien zur Technikgeschichte‘ aufgenommen, wofür ich danke.

Rolf-Ulrich Kunze

April 2012



Abbildung 1

Strand von Formerum Noord, Terschelling, Niederlande, August 2011. Genau hier entstand die Idee zu den ‚Materialproben‘.¹

¹ Quelle: privat.

Keine Gebrauchsanleitung



Abbildung 2

Die Materialprobe schlechthin: automorphe Prada-Damenschuhe im Februar 2012 mit einem Chevy-Zitat.²

Meine Materialproben sind keine Autobiographie, obwohl meine Erinnerung an Dinge, Zustände und Ensembles in meiner eigenen erlebten Vergangenheit darin eine wichtige Rolle spielt.³ Materialprobe ist ganz wörtlich zu verstehen. Ich prüfe die Beschaffenheit von Artefakten und Vorstellungen von Dingwelten auf ihren Wert als Quelle historischer Darstellung, indem ich versuche, sie beschreibend in einen sozialen Kontext einzuordnen. Im Soziolekt geschichtswissenschaftlicher Methodologie könnte man von einem Vorgang des subjektiven und selektiven narrativen – vielleicht sogar narrativistischen – Retro-Sozialkonstruktivismus sprechen.⁴ Ich rede einfach von kleinen Essays über Dinge, die mir im Gedächtnis geblieben oder aufgefallen sind. Der Alltag und die Dinge in unserer Nähe stehen dabei im Vordergrund, nicht das Spektakuläre der übergeordneten Haupt- und Staatsaktionen. Das erkenntnisleitende In-

2 Quelle: <http://www.prada.com/de#!advertising-campaign-ss12/woman-print-campaign> [13.2.2012].

3 Zu Fragen und Methoden der materiellen Kultur vgl. Gudrun M. König (Hg.), *Alltagsdinge. Erkundungen der materiellen Kultur*, Tübingen 2005 (Tübinger Kulturwissenschaftliche Gespräche, Bd. 1); Thomas Thieme, *Die Sprache der Dinge*, http://www.museenfuergeschichte.de/downloads/news/Thomas_Thieme-Die_Sprache_der_Dinge.pdf [19.1.2012]; zum Zusammenhang von individueller materieller Kultur und Musealisierung jetzt Udo Gößwald, *Die Erbschaft der Dinge. Eine Studie zur subjektiven Bedeutung von Dingen der materiellen Kultur*, Graz 2011.

4 Vgl. Gérard Noiriel, *Die Wiederkehr der Narrativität*, in: Joachim Eibach, Günther Lottes (Hg.), *Kompass der Geschichtswissenschaft*, Göttingen 2002, S. 355-370.

teresse ist es, beschreibend den Dingen auf die Spur zu kommen, wie sie uns nahe sind. Wir verbringen Jahre mit bestimmten Möbeln und Gegenständen, gehen ungezählte Male ein- und denselben Weg, sehen aus einer vollständig verinnerlichten Perspektive eine Straße, ein Stadtviertel, einen Supermarktparkplatz. Irgendwann bewegt sich unser Leben weiter und die Gegenstände, Wege und Perspektiven beginnen ihre Arbeit in der Erinnerung, obwohl oder vielmehr weil wir ihnen nicht mehr nahe sind. Sie haben Formmaßstäbe, Routinen und Erwartungshaltungen geprägt und sind weiterhin ein Teil unseres Blicks auf die Welt. Die Materialproben sind der Versuch, das an einigen Beispielen ohne Anspruch auf Vollständigkeit oder Systematik nachzuvollziehen. Am besten, meine ich, gelingt das in der rekonstruierten Haltung des Spaziergängers, der eine Reihe von Gegenständen und Perspektiven entlang eines bestimmten Weges wahrnimmt. Die Ordnung oder Hierarchie, die dabei entsteht, ist vom Spaziergänger abhängig: andere können einen anderen oder auch denselben Weg gegangen sein und dabei ganz anderes gesehen haben und sich an wiederum noch anderes erinnern. Außerdem besteht das Leben nicht nur aus Spaziergängen. Weil das so ist, erschien es mir angemessen, die Materialproben alphabetisch und nicht thematisch oder chronologisch anzuordnen. Auf diese Weise ist ein kleines Kompendium meiner materiellen Kultur⁵ entstanden, das selbst dann nicht mit einer autobiographischen Erzählung identisch wäre, wenn ich nachträglich eine chronologische und thematische Reihung der Texte herstellen würde.

Unsere Erinnerung als Archiv sozialer Konstruktionen funktioniert assoziativ,⁶ ungefähr so, wie es Orson Welles als Charles Foster Kane in seinem ‚Citizen Kane‘ darstellt: er sieht den künstlichen Schnee in einer Glaskugel und erinnert sich an den Schlitten seiner Kindheit mit dem Namen Rosebud. In seinem Filmleben ist Kane ein extrem artefaktbezogener Sammler, der alles aufhebt und sein Leben gleichsam dinglich dokumentiert. Doch nach seinem Tod scheitern die investigativen Journalisten daran, sein letztes Wort, Rosebud, zu dechiffrieren: ihnen fehlt der autobiographische Schlüssel. Er scheint mir nicht nur bei Kane, sondern generell entscheidend für das ‚Lesen‘ der Bedeutung des sozialen Lebens der Dinge⁷ für uns.

Wie immer beim Schreiben gab es Vorbilder. Die Materialproben wären ohne meine Bewunderung für den Mikroblick in der Prosa von John Steinbeck und Walter Kempowski nicht entstanden. Diese beiden Autoren verbindet eine besondere Sensibilität für die Wahrnehmung von Realien, die sie erzählend zum Sprechen zu bringen verstehen. Ohne behaupten zu können, dass mir das so wie ihnen gelungen ist, war dies auch mein Ziel bei den Materialproben. Sie sind Kurzprosa in historiographischer Absicht.

5 Zum Konzept Hans Peter Hahn, *Materielle Kultur. Eine Einführung*, Berlin 2005.

6 Vgl. Paul Ricœur, *Gedächtnis – Vergessen – Geschichte*, in: Klaus E. Müller, Jörn Rüsen (Hg.), *Historische Sinnbildung. Problemstellungen, Zeitkonzepte, Wahrnehmungshorizonte, Darstellungsstrategien*, Reinbek 1997, S. 433-454.

7 Arjun Appadurai (Ed.), *The Social Life of Things*, Cambridge/Mass. 1986, S. 3-63.

Private Fotos und Bilder aus dem Internet sind Teil des Bemühens um die materielle Kultur, also eher Argument als Illustration. Sie zeigen vor allem, dass vieles, was wir nur deshalb für höchstpersönlich und privat halten, weil wir abgebildet sind und das Bild in einem unserer Fotoalben klebt oder in unserem Rechner gespeichert ist, in vielen Biographien der Massenkongressgesellschaft vorkommt, und dass vieles, was wir als Massenware und Massenkultur gern aus unserer biographischen Konstruktion heraushalten, für uns eine persönliche Bedeutung haben kann. Darauf hat schon der Kulturhistoriker Siegfried Giedion⁸ im englischen Original seiner ‚Herrschaft der Mechanisierung‘ aus dem Jahr 1948 hingewiesen:⁹ die Historiker sind dem Hinweis nicht nachgegangen, vor allem nicht, was die Erschließung neuer Quellen und Blickweisen auf sie betrifft.

Ein bemerkenswerter, noch kaum reflektierter Gesichtspunkt für die Darstellung der materiellen Kultur ist die Verfügbarkeit von Bildmaterial¹⁰ und detaillierten Kontextinformationen auch über entlegene Bildgegenstände im Internet z. B. in Blogs. Artefaktgeschichten lassen sich daher anschaulicher schreiben als vorher. Die Bedeutung der Flüchtigkeit und Zufälligkeit des Mediums für den Quellenbegriff ist noch auszuloten.¹¹ Ich begnüge mich damit, von dieser faszinierenden Möglichkeit Gebrauch zu machen. Für seine Erinnerungen und Bewertungen haftet der Autor ebenso wie für seine Mängel der Darstellung.

Besonders relevant erscheint mir ein Forschungsfeld, das ich als historische Technikakzeptanzforschung betrachte: Dabei geht es um den Versuch der Rekonstruktion von Technik als soziale Konstruktion vor allem im individual- wie kollektivbiographischen Kontext, strukturiert durch die Frage nach den Kompetenzen, die der Anwender im Umgang mit den Artefakten entwickelt und die seine Identität nicht weniger prägen als bestimmte Bildungserlebnisse. Gerade deshalb ist es so interessant, sie sichtbar zu machen.

*Rolf-Ulrich Kunze
im April 2012*

⁸ Vgl. Rolf-Jürgen Gleitsmann, Rolf-Ulrich Kunze, Günther Oetzel, Technikgeschichte, Konstanz 2009, S. 293-296.

⁹ Siegfried Giedion, Die Herrschaft der Mechanisierung, Frankfurt am Main 1987 (engl. Erstausgabe u. d. T. Mechanization takes command, Oxford 1948), S. 19-29. Möglicherweise hat der von Giedion bevorzugte, etwas kryptische Begriff der ‚anonymen Geschichte‘ diese Rezeptionsblockade erleichtert.

¹⁰ Zum iconic turn Silvia Serena Tschopp, Bild als Quelle: Der ‚iconic turn‘, in: dies., Wolfgang E. J. Weber, Grundfragen der Kulturgeschichte, Darmstadt 2007, S. 99-111.

¹¹ Siehe Wolfgang Schmale u. a. E-Learning Geschichte, Wien u. a. 2007, S. 22.



Abbildung 3

Welche Erzählungen zu dieser H0-Straße gehören, wäre Gegenstand anderer Spaziergänge.¹²

¹² Quelle: privat.



Abbildung 4
Und hier sieht etwas aus wie eine Elastolin-Figur – und ist doch nur die gemalte Schwarz-Weiß-Geflechte auf der Biovollmilchpackung von ALDI. Auch das ist eine Materialprobe wert.¹³



Abbildung 5
Das alte Zeichen der Deutschen Bundesbahn: auch eine Materialprobe.¹⁴

¹³ Quelle: Scan eines Details der ALDI-Biovollmilchpackung [4.1.2012].

¹⁴ Quelle: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Deutsche_Bundesbahn.svg&filetimestamp=20101004113409 [6.1.2012].



Abbildung 6

Eine Illustration zu Golo Manns Essay ‚Die europäische Moderne‘ in der von ihm herausgegebenen Propyläen Weltgeschichte: Parkplatz vor dem Berliner Olympiastadion, 60er Jahre. Was für eine Materialprobe.¹⁵



Abbildung 7

Heinrich Zille, Konsum-Genossenschaft, Berlin 1924: zweifellos ein Bild aus einer Konsumgesellschaft, aber einer ganz anderen. Es geht dabei nicht um antimaterialistische, retro-projektive Idyllen, sondern um das Verständnis einer Wertschätzung von Dingen, die uns abhandengekommen ist, also um aufgeklärten Materialismus, der ohne die abgetakelte Worthure der Nachhaltigkeit auskommt.¹⁷

15 Summa Historica. Die Grundzüge der welthistorischen Epochen, hg. v. Golo Mann, Alfred Heuß, Ernst Wilhelm Graf Lynar, Berlin u. a. 1965 (Propyläen Weltgeschichte), S. 537.

16 Quelle: http://www.schilderjagd.de/wp-content/uploads/2010/11/heinrich_zille_konsum-genossenschaft.jpg [27.3.2012].

Abgaswolken

Mächtige, den Tag trübende und noch lange in der Luft hängende Abgaswolken sind an PKW so selten geworden wie die stolzen Rauchfahnen der Dampfloks Mitte der 70er Jahre kurz vor dem Dampfloksverbot von 1977. Unsere Zeit wünscht die Vitalitätsbeweise der Arbeit von Verbrennungsmotoren ebenso zu verstecken wie den Motor selbst, der vor dem inkompetenten Zugriff des Automobilitätskonsumenten durch unüberwindliche Abdeckung geschützt und Aggregat genannt wird, um Distanz zum Artefakt zu schaffen. Leisten soll der Motor alles mögliche und immer noch mehr, nur die Folgen davon werden schamhaft kaschiert. Man könnte auch von einer klassischen Lebenslüge sprechen, die erstaunlich an das bürgerliche, aus Faszination und Tabuisierung zusammengesetzte Verhältnis zur Sexualität erinnert. Bei den souveränen Herrenfahrerpionieren in der Frühzeit des Autos gehörte die Abgasentwicklung ebenso so selbstverständlich zur phallischen Vorzeigereichweite ihres sportlich-aggressiv-elitären Identitätsentwurfs in der Abgrenzung von allen minderen Mobilitäts- und Lebensformen wie im Autorennsport seit jeher. Aber auch für die Millionen Autofahrer in der ersten massenmobilen Autogesellschaft, der amerikanischen in den 20er Jahren, waren Abgase kein Thema,



Abbildung 8

Zu seiner inferioren Identität gehört die mächtige Abgaswolke. Abgewickelt.¹⁸

18 Quelle: http://www.welt.de/multimedia/archive/00420/trabant_89_abgas_DW_420277p.jpg [18.1.2012].

jedenfalls kein negativ konnotiertes. Für Upton Sinclairs ‚Babbitt‘, den US-Durchschnittsbürger der 30er Jahre in der erfolgreichen Durchschnittsstadt Zenith, einer idealtypischen Überhöhung von Duluth, Minnesota, ist der Geruch von Reifengummi, Benzin und Abgasen eine der raren Freuden in seinem ansonsten weitgehend normierten und standardisierten Langweilerleben. John Steinbeck beschreibt in seinem extrem autofixierten Epochenroman ‚The Grapes of Wrath‘ von 1939 die erstaunliche Do-it-yourself-Kompetenz von einfachen Farmersöhnen aus Oklahoma, die nicht nur Schweine schlachten, sondern auch wie Fachärzte vom Geruch der Stoffwechselprodukte eines maroden Hudson Super Six auf dessen Zustand schließen und die überlebenssichernde Fahrfähigkeit erhalten können. Sowjetische T 34 und amerikanische Studebaker Trucks rauchten gewaltig und erfolgreich im Kampf gegen Hitler. Das gierig spritsaugende Blubbern und tiefe Atmen der Achtzylinder von in Europa stationierten US-Soldaten war ein Grundton nicht mehr nur des American Way of Life, sondern der Westernization: they can, we can, too. Wenn auch zunächst nur mit dem blauen Dunst erzeugenden Boxer des Volkswagen 1200. Fest verankert in meiner Kindheitserinnerung an einen Nachbarn ist sein schwarzer Ponton-180er Diesel aus den späten 50ern, der bis zum Ende der Identitätssymbiose mit seinem Besitzer aus Anlass von dessen Verbringung in ein Altersheim unter hammerschlagartigem



Abbildung 9

Die optimistische DB-Werbung zum Dampfloksterben. Und damit die Kraftwerke nicht rauchen, gibt es Atomstrom.¹⁹

Nageln eine enorme blau-braune Gewitterwolke erzeugte, die langsam über den Bürgersteig und die Straße davonzog. Unvergessliche Abgaserlebnisse für höhenunterschiedferne und daher auf Mittelgebirgsstrecken besonders alerte Norddeutsche bescherten auch die bekannten Steigungsstrecken an Autobahnen wie die Kasseler Berge, wenn rumänische, polnische oder bulgarische Fernlastzüge sich meterweise voranarbeiteten und der autogestützte Passant nicht sicher sein konnte, ob er noch ein Mobilitätsgeschehen oder schon einen LKW-Brand miterlebt. Auch die Herbstmanöver der British Army im Rahmen ihrer NATO-Verpflichtungen boten sehenswerte Abgashöhepunkte, die der British Army of the Rhine würdig waren: Die langen Ketten dumpf bullernder, bis zur Unkenntlichkeit verschlammter Bedford Trucks erzeugten auf den Kreisstraßen in der Nähe der nordnieder-

¹⁹ Quelle: [http://bahnblog.agentur-65.com/category/rauchen/\[18.1.2012\]](http://bahnblog.agentur-65.com/category/rauchen/[18.1.2012]).

sächsischen Truppenübungsplätze eine eigene Form des zähen Abgasnebels. Das alles ist Mobilitätsgeschichte, wenn auch immer noch Teil unendlich vieler unerzählter Mobilitätsbiographien. Grenzwertlyrik, Wirkungshypothesen und verbotinduzierte Innovationen haben die Welt noch nicht abgasfreier, aber die Gewissensrevolution für jeden erlebbar gemacht, der mit gutem Gefühl gasgeben möchte. Seit einigen Jahren kann der vorher designtechnisch für einige Zeit versteckte Auspuff wieder am Autokörper betont werden, weil wir uns seine Harmlosigkeit zu recht gelogen haben. Filter sind die Pille der Automobilität, sie befreien, aber ob sie glücklich machen, wird abzuwarten sein. Wer noch unmoralische Abgaserfahrungen sucht, muss sich auf Fußgängerbrücken über eine anfahrende BR 215 der DB stellen oder regelmäßig in Häfen aufhalten: was der Schiffsdiesel durch den Schornstein schickt, ist noch frei und ungeschützt.

Aktenmappe

Sie stammte aus dem angesammelten Taschenvorrat meines Vaters, die dünne Kunstlederaktenmappe aus den späten 50er oder frühen 60er Jahren. Unter ihr darf man sich nicht ein derart solides Stück vorstellen, von dem die seinerzeitige Werbung hätte behaupten können, dass es, vor den Kopf gehalten, vor der atomaren Strahlung des bolschewikischen Erstschlages schützen könne. Das Innenleben zeigte, woraus die Tasche bestand: aus Pappe, die außen mit einem rötlich-gelben, gemasertem Lederimitat überzogen war. Mit so einer Tasche war man wohl schon lieber rot als tot. Den offiziellen Touch bekam sie durch ihre blechschnallenbesetzte Klappe. Nicht einmal ein Aktenordner ließ sich in ihr transportieren, ihr Aufnahmevermögen umfasste bestenfalls ein paar Einlegemappen. Ich hatte mir irgendwann angewöhnt, die Mappe bei meinen DDR-Besuchen für all die Dokumente und Papiere und die Zuglektüre zu gebrauchen. Bei Tagesbesuchen in Ost- von West-Berlin aus hatte ich nur sie unter dem Arm. Im Oktober 1988 wollte ich nach einem Treffen mit einer entfernten Verwandten aus Thüringen, die inzwischen an der Humboldt-Universität studierte, recht spät über Friedrichstraße zurück nach Dahlem, wo ich bei einer Schulfreundin meiner Mutter wohnte. Ich hatte Pech, die Laune der volkspolizeilichen Organe war schlecht. Schon in dem Kasten zur Passkontrolle mit seinem fast auf Kinnhöhe angebrachten Brett für das Hinauf- und Hindurchreichen des Reisepasses und der Einreisepapiere spürte ich die in der Luft liegende Aggression. „Sie worn jetz' s dritde Möhl in däm Char in ter Teuschen Temmokrahschen Röpülik.“ (Oh Gott, keine schnoddrigen Berliner, sondern giftige Kaffeesachsen!). Pause. „Hötts Ihn de Schprahche verschlöhchn?“ Pause. „Gömmse mal mid!“ Der Summer brummte, die Metalltür der Box sprang auf. Davor stand ein Volkspolizei-Mann, der mit mich mit einem Blick über meinen Kopf hinweg ohne weitere Kommunikation einen neonbeleuchteten Gang entlang dirigierte, an eine Tür klopfte, und

mich hineinschob. Auch dieser Raum war von Röhren grell erleuchtet. Vor den Fenstern hingen zugezogene Gardinen mit einem Muster, das mich an Norwegerpullover mit zuwenig Farbe erinnerte. Fliesen an Wänden und Fußboden. An einem Tisch saß ein VoPo-Offizier mit mehr Streifen auf den Schulterklappen als derjenige, der mich gebracht hatte. Vor ihm lag ein Reisepass, wahrscheinlich meiner. Wie der in dieser kurzen Zeit dorthin gekommen sein konnte, begriff ich nicht. Auf mein „Guten Abend“ reagierte der Sitzende mit dem kurzen Befehl „Äusdsiehn!“ Alles was ich tat, kam mit verzögert vor. Ich legte die Aktenmappe neben mich und ein Kleidungsstück nach dem anderen etwas ratlos auf den grünlich-grauen Boden vor mir. Als ich bei der Unterhose war, kam von der anderen Seite des Schreibtisches „Vön Schtribdies hött geiner wös kesahcht.“ Also stand ich einige Zeit bis auf die Unterhose nackt da, bis der Saxoborusse aufstand, um den Tisch herum und auf die Aktenmappe zuing und sie zum Schreibtisch mitnahm. Im Stehen löste er die Schnallen, klappte sie auf und fasste sie mit beiden Händen an den Längsseiten vorn und hinten an, um sie möglichst weit aufzusperren und den Inhalt der Schwerkraft anzubieten. Das bekam dem Taschenkörper schlecht, er brach an den Seiten mit einem Ratsch auseinander, Flocken von Kunstleder rieselten auf die bereits auf dem Tisch



Abbildung 10

Die obere der beiden Taschen kommt ziemlich an meine heran, sie hat nur etwas zu viel Tiefe und ist wohl aus Leder.²⁰

verstreut liegenden Notizzettel mit Terminabsprachen meiner Nachhilfesüherinnen in Osnabrück, ein Paket Papiertaschentücher, eine Packung Kaugummi, einen Kamm und meine gerade in Ost-Berlin erworbene Aufbau-Ausgabe der Erzählungen von Hanns Henny Jahn. Deren Umschlag war eingeknickt, was mich ärgerte. Dieser Ausgang der Amtshandlung gefiel dem Untersuchungsleiter sichtbar nicht. Lustlos stocherte in dem Kram herum, zog eine Kladde aus der Uniform, schrieb sich Verabredungsdaten auf. Simone 14.00 Analysis I. Xenia 17.00 Engl. frontier-Begr. „Se gönñ sisch ondsiehn.“ Meine Sachen legte er selbst wieder in das, was von der Tasche übrig war, drückte auf einen Klingelknopf unter dem Tisch, woraufhin ein weiteres Stück Wachkörper eintrat, von dem er irgendein Formular ausgehändigt bekam. Tasche und Pass gab er mir in die Hand. Tür zu. Der Wachmann führte mich den Gang in

²⁰ Quelle: <http://bild8.qimage.de/2x-alte-aktentasche-foto-bild-43397828.270.jpg> [31.10.2011].

anderer Richtung entlang, als ich gekommen war, öffnete eine weitere Metalltür, hinter der die allgemeine Durchgangshalle zur S-Bahn lag. Ich stolperte, da er dort kommentarlos stehen blieb, die Treppe hinauf. Das fiel mir sonderbar schwer, weil es in dem Aufgang im Vergleich zu vorher dunkel war. Der Zug – es war eine der ältesten Baureihen der BVB, vormals 165, Reko 175 – stand schon am Bahnsteig. Noch nie hatte ich so auf den Moment gewartet, aus dem Fenster den dunklen Kasten des Reichstags von der richtigen Seite der Spree aus zu sehen. Nach einigen Wochen erhielt ich in Osnabrück ein Schreiben mit unklarem bürokratischem Absender in Ost-Berlin: mir wurden 10 DM West für den Taschenschaden erstattet.

Alte Märklin-Anlagen I

Alte Märklin-Anlagen mit Blechgleisen hatten es mir immer besonders angetan, und das obwohl oder gerade weil ich selbst zur Zweileiter-Gleichstromkonfession der H0-Welt gehörte und auf das detaillierungsarme Märklin-Spielzeug herabzusehen gewohnt war. Eine beachtliche Märklin-Anlage hatte ein Lehrerkollege meines Vaters in Neuenhaus an der niederländischen Grenze mit seinem Sohn auf dem Dachboden über Jahre aufgebaut. Ihr Landschaftstyp stand in einem suggestiven Sehnsuchtsgegensatz zur brettflachen Gegend der Grafschaft Bentheim: eine Hochgebirgsszenerie, eine realisierte Wunschwelt des ganz Anderen. Handwerklich war alles von hoher Perfektion, allerdings kam diese ganz offensichtlich nicht aus der Ecke der angelesenen und erworbenen Modellbahnprofessionalität, sondern drückte die praktischen Kompetenzen eines Hauptschulrektors aus, der auch Werken unterrichtete. Der Unterbau bestand aus solide aufgebockten, für die saubere Verkabelung gut erreichbaren Platten, in U-Form angeordnet. Ungefähr so sahen auch die Verkaufsstände für die Schulfeste und Weihnachtsmarktstände seiner Volleyballer aus, nur dass diese keinen Vorbau mit Schalpult, vier Trafos, Batterien von analogen Schalteinheiten und ordentlich aufgemalten Gleisplänen einschließlich durchnummerierter Weichen und Signale benötigten. Die Streckenführung war einfach, aber dank der Größe der Anlage überzeugend. Eine zweigleisige elektrifizierte Hauptbahn verband einen Kopfbahnhof im linken mit einem Durchgangsbahnhof im rechten Teil. Der hintere Streckenverlauf der Gegengeraden war von einem majestätischen Metalldraht-Gips-Gebirgszug verdeckt, der in seiner Kargheit an die Dolomiten erinnerte, auf der Nordseite der Alpen allerdings wohl keine Entsprechung hat. Die Bebauung und das rollende Material passten nur bedingt zu diesem Motiv. Bayerisch-österreichische Details wären zu erwarten und bei größerer modellbahnerischer Vorbilddevotion jenseits des Bastelns und Tüftelns mit Weichenstraßenschaltungen und Beleuchtung sowie der Freude am Rollenlassen zwingend gewesen. Die Vorlieben der Betriebsleiter waren andere: Es verkehrten lange Kohlenganzzüge des Ruhgebiets, ge-

führt von schweren Schleppenderloks der BR 50, die zu dieser Zeit vom nicht weit entfernten BW Rheine aus ihre letzten Einsätze vor dem Dampflokaus 1977 erlebten. Eine italienische Mehrzweck-Elok, aufgrund ihres eigenartig kantig-militärischen Äußeren ein begehrtes exotisches Märklin-Modell, führte einen Eilzug aus Silberlingen der DB im Kreis, eine grüne E 44, eigentlich ganz am Platze, einen Schnellzug mit zu vielen Erster-Klasse-D-Zugwagen im verkürzten Maßstab 1 : 100 in rot-beiger TEE-Lackierung. Die Bebauung von Faller und Vollmer hätte alpenländisch sein müssen, folgte aber dem südwestdeutschen Fachwerk-Formenarsenal dieser Hersteller. Der Kopfbahnhof mit eindrucksvoll vielen, wenn auch zu kurzen überdachten Bahnsteigen – im Grunde war er nichts anderes als eine bebaute Gleisharfe mit korrekten Ausfahrt-Hauptsignalen zum Abstellen von Personenzügen ohne zureichende Rangiermöglichkeiten – hätte eine großstädtische Umgebung erwarten lassen, an deren Stelle aber ein Schwarzwalddorf mit Kirche zu finden war. Das Geläut des zweifelsfrei römisch-katholischen Gotteshauses mit Schmuckziegeldach aus aufgeklebtem Papier ließ sich, altreformierte Konfes-



Abbildung 11

Eine alte Märklin-Anlage mit allem, was dazugehört: spitze Gleiswinkel und 90-Grad-Straßenbahnkurven aus Blechgleis, aber beleuchtet und voll signalisiert.²¹

²¹ Quelle: <http://img.fotocommunity.com/photos/16565073.jpg> [2.12.2011].

sionstradition hin oder her, vom Schaltpult aus bedienen, es wirkte wie das Klingeln eines Regulators. Eine manchmal funktionsfähige Seilbahn gab es auch, dafür viel zu wenige Automodelle von Wiking und Straßen. Vor allem fehlten alpine Matten und Hänge zwischen Fels und Talebene. Auf die Beleuchtung verzichtete man besser: Parklaternen zogen sich an murmelbahnartigen Spazierwegen entlang fast bis auf die Gipfelhöhen, die Bahnsteige erstrahlten, als ob in ihren Dächern Suchscheinwerfer eingebaut seien, die kleinen Birnen auf ihren Metallfassungen in den Häusern glühten hell durch das dünne Plastik der Dächer und trotz aller Verdunkelungsmaßnahmen mit schwarzem Karton trat wie in Spukfilmen an den Klebekanten Licht aus. Trotzdem mochte ich die Anlage. Wenn man etwas zurücktrat und sich nicht an irgendeiner Szene festsah, war der Gesamteindruck reizvoll und schon in den 70er Jahren eigenartig selbthistorisierend.



Abbildung 12

Die FS-Mehrzwecklokomotive E 424 in H0 von Märklin.²²



Abbildung 13

Eine BR 50 von Märklin mit Kabinentender auf Blechgleisen.²³

²² Quelle: http://www.wisi-siegle.de/maerklin_3035_2011_009_3_a.jpg [2.12.2011].

²³ Quelle: <http://h8.abload.de/img/br50holzo5zb.jpg> [2.12.2011].



Abbildung 14

Das Märklin-Schaltpult: Leitartefakt der Steuerung in H0, wie auch der Zweileitergleichstrommensch neidvoll zugestehen muss.²⁴

Alte Märklin-Anlagen II

Der Mann der Cousine meiner Mutter, Realschullehrer in Rüsselsheim, hatte wegen der angeblichen Gründung einer Jugendwiderstandsgruppe nach dem 17. Juni 1953 in der DDR jahrelang als Politischer in Bautzen gesessen. Dort entschloss er sich so wie Walter Kempowski, später Lehrer zu werden. Zu seinen besonderen Interessen gehörte die Technikpädagogik, daher engagierte er sich auch in der Rüsselsheimer Filmbildstelle, deren Leitung er später übernahm, und betrieb mit einem Verein eine private Sternwarte, deren großer Kummer allerdings das viele Streulicht im Rhein-Main-Gebiet war. Mit seinem ältesten Sohn baute er eine große Märklin-Anlage auf, die ich jedesmal bewunderte, wenn meine Eltern mit mir auf dem langen Weg von Osnabrück nach Oberbayern in Rüsselsheim Station machten. Sein Perfektionismus führte dazu, dass sie nie ganz fertig wurde. Er hatte sich für Märklin entschieden, weil er die Mittelteilertechnik für robust und lernfreundlich hielt. Die Anlagengestaltung nach Motiven der Epoche III, also der Zeit zwischen 1950 und 1970, entsprach den voll ausgeschöpften Möglichkeiten des Faller-Katalogs, allerdings mit einem Auge für die dann zur Vermeidung von Kitsch nötige Sparsamkeit in der Möblierung mit Häusern. Sehr gut gesehen war ein Güterschuppen mit verlängerter Laderampe und Vorplatz für LKW: ein Matschfeld mit einzelnen Kopfsteinpflasterinseln, Reifenspuren und großen Pfützen, in dem ein Büssing-Fernlastzug mit zurückgeschlagener Plane parkte. Der Holzaufbau war ein aufwendiger, von Hand lackierter Weißme-

²⁴ Quelle: <http://www.hood.de/img1/full/2508/25086522.jpg> [2.12.2011].

tallbausatz, die Plane bestand aus dem eingefärbten und ausgehärteten Stoff eines Papiertaschentuchs. Die Anlage fiel mehreren Umzügen innerhalb Rüsselsheims zum Opfer. Im ersten Semester an der Universität Frankfurt, das in die ereignisreiche Jahreswende 1989/90 fiel, kam ich bei ihm unter. Allabendlich saßen wir vor der Tagesschau und verfolgten die Entwicklung in der kollabierenden DDR. Der Gastgeber wusste von meinen Modellbahn- und DDR-Interessen, und daraus entwickelte sich im Gespräch eine Idee. Wir spielten in Gedanken durch, wie eine H0-Anlage nach Bautzener Motiven der späten 50er Jahre aussehen müsste. Man würde viele Fotos und solche Berichte brauchen, wie Walter Kempowski sie geschrieben hatte, um die Atmosphäre richtig einzufangen. Den Gefängnisstrakt, das Gelbe Elend, wollten wir im Hintergrund als Halbr relief andeuten, entsprechende Platten mit gelbem Backstein gab es im Handel. Auch ein Nachbau der hohen Mauern war gar kein Problem, die Anstaltskirche ließe sich aus vorhandenen Industriemodellen umbauen. Die Gitter vor den Fenstern würde man aus filigranem Weißblech arbeiten müssen. Lange stritten wir darüber, ob es authentisch machbar wäre, einen Blick in den Innenhof mit dem bewachten Rundgang der Häftlinge nachzubauen. Amerikanische Zubehörfirmen lieferten auch Strafgefangene, insofern wäre das nicht ausgeschlossen gewesen, obwohl deren Bekleidungsfarbe nicht passte. H0-Figuren selbst zu bemalen, hielten wir allerdings für zu friemelig. Wir nahmen dann ganz von allen Innenansichten



Abbildung 15

Das Gelbe Elend in Bautzen, gebaut zwischen 1900 und 1904.²⁵

²⁵ Quelle: http://data6.blog.de/media/274/4782274_c317d46704_m.jpg [2.12.2011].

Abstand, da sich die Perspektive nicht plausibel erklären lassen würde. Wir wollten ja kein Knast-Diorama bauen, sondern auch den Bahnhof Bautzen, um die Abreise von entlassenen Häftlingen zu zeigen. An rollendem Material herrschte kein Mangel, wir hatten schon eine kleine Fahrzeugliste beisammen. Stundenlang diskutierten wir wichtige Details: rote Spruchbänder und Fahnen auf dem Bahnhofsvorplatz, hohe Volkspolizeipräsenz auf dem Bahnhof, die Motorisierung des öffentlichen Raums. Leider sind wir nie dazu gekommen, unseren Plan umzusetzen, obwohl ich auf dem Rückweg von einer Tagung in Görlitz 2005 sogar eigens nach Bautzen fuhr, um unsere damaligen Planungen mit dem Realort abzugleichen. Erstaunlich wenig hätte verändert werden müssen, um wieder bei der Vorbildsituation zu sein.



Abbildung 16
Blick auf den Bahnhof Bautzen: sehr modellbahngerecht.²⁶

Alte Schulhefte

Irgendwann Ende der 70er Jahre gab es in dem winzigen Schreibwarenladen, in dem wir unseren gesamten Bedarf an Schul- und Schreibutensilien zu decken gewohnt waren, keine herkömmlichen Schulhefte im A4-, Quart- oder Oktavformat mehr. An die Stelle der schwarzen – in Ostblockländern auch packpapierbraunen – Einheitseinbindung mit einem weißen Beschriftungsetikett trat ein unifarben beschichteter Umschlag in Blau, Grün, schließlich sogar in Gelb und Blau. Danach gab es kein Halten mehr: Die Heftfronten verwandelten sich in re-

²⁶ Quelle: <http://v22.lscache2.c.bigcache.googleapis.com/static.panoramio.com/photos/original/44587559.jpg> [2.12.2011].

genbogenartige Collagelandschaften von beißender Geschmacklosigkeit, schließlich tauchten auch Fotos auf: hochmotorisierte Technik vom Motorrad bis zum Star Wars-Raumschiff für die Knaben, galoppierende Gäule und blödisch prielende Knuddeltiere von der weißen Maus bis zur Meersau für die Mädchen. Lokomotiven, die ich vermisste, galten wohl als Technik von vorgestern und kamen nicht vor. Ernst und Austerität der alten Schulhefte waren einer Erlebnis- und Spaßmentalität gewichen, die selbst vor den Klassenarbeitsheften nicht haltmachte. Mein Lehrvater reagierte in seinen Klassen auf diesen soziokulturellen Wandel mit der Anordnung, zumindest die wichtigeren Hefte in der Unter- und Mittelstufe in einheitlichen Plastikumschlägen zu verstecken: eine Leitfarbe für ein Fach, Rot für das wichtigste: Deutsch. Bildbandcover auf Schularbeitsmaterial und mehr als drei Fernsehprogramme! Er war froh, dass er 1983 in den vorgezogenen Ruhestand eintreten konnte. Nicht nur das Heftäußere änderte sich, auch die inneren Umschlagseiten wurden als Raum für Kommunikation entdeckt. Innen vorn fand sich nun als Ausdruck der Messbarkeit der Welt im Zeichen ihrer totalen Ökonomisierung und des Kennziffernmanagements ein Tabellenvordruck für den Klassennotenspiegel. Den brauchte zwar kein Mensch in jedem Heft, aber lieber eine Tabelle mehr als eine zu wenig. Und Orientierung über den Leistungsstand ist ja eine gute Sache, auch und gerade im Hinblick auf die Internalisierung des Fleißigseins. Auf der hinteren Umschlagseite erschien dreiste Werbung: die für Tintenkiller und Füller war ja noch sachzusammenhangskonform, die für große Freizeitparks und ihre Achterbahnen trug den Trend zur Freizeitgesellschaft in die Schule. Vorn im Heft Klassenkampf für die schulische Arbeitswoche, am Wochenende dann Freizeitkonsum. Überhaupt wurde viel zu viel Papier verbraucht, fand mein Vater. Immer mehr Schüler schrieben seit den 70er Jahren nicht mehr in Heften, sondern legten dicke Kollegblocks zum Abreiben vor sich hin: Klopapier in DIN A 4. Die Blocks provozierten den Vertreter nicht-rechnender, textproduzierender und diskursiver Fächer schon allein dadurch, dass sie in aller Regel



Abbildung 17

Zwei Brunnen-Schulhefte aus den 60er Jahren., A4. Damals noch im Westen zu haben.²⁷

²⁷ Quelle: <http://de.dawanda.com/product/15146602-2-alte-Schulhefte-von-Brunnen---60er-Jahre> [24.4.2012].

nicht liniert waren, sondern die Welt in Kästchen einteilten: gemacht für die Formel als gleichsam natürliche Form der Mitteilung. Und Zettelwirtschaft überhaupt als Inbegriff geistiger Unordnung, am Ende noch in Verbindung mit Plastikschnellheftern, in denen ein Teil des flüchtig beschmierten Beschreibstoffs dann nach numerus currens abgeheftet wurde: Das war ja zum Reißausschweifen! Wenn dann die Schülerschaft auch noch durchsichtige Einweg-Wegwerfkugelschreiber sehen ließ, war das Maß für meinen Vater voll: diese Schreibkultur hätte er gern aus dem Klassenzimmer verbannt. Also kauften wir unsere Schulhefte in der DDR oder ließen sie uns von der darüber etwas verwunderten Verwandtschaft schicken. Der reale Sozialismus wollte die Zukunft neu gestalten, nicht die Schulhefte. Ihr Papier war zwar aufgrund des hohen Holzanteils etwas mühsamer zu beschreiben als das glattere und weißere westliche, aber dafür hatte man etwas wirklich Exklusives: schwarzer Kartoneinband außen, nicht Metallklammer sondern sogar noch Fadenheftung innen. Der Kleber für das Etikett roch zwar anfangs etwas streng nach Buna-Leuna, aber das gab sich. In der Oberstufe trieb ich die Regression noch weiter, indem ich mich bei Besuchen in Prag mit Schulheften und Notizbüchern eindeckte, deren Formensprache eine Mischung aus K. u. K.-Erbe und 20er-Jahres-Sachlichkeit war. Im Vergleich dazu waren die Hefte aus der DDR im Stil der 30er bis 50er Jahre modern.



Abbildung 18
Und das kam danach: lustige Schule.²⁸

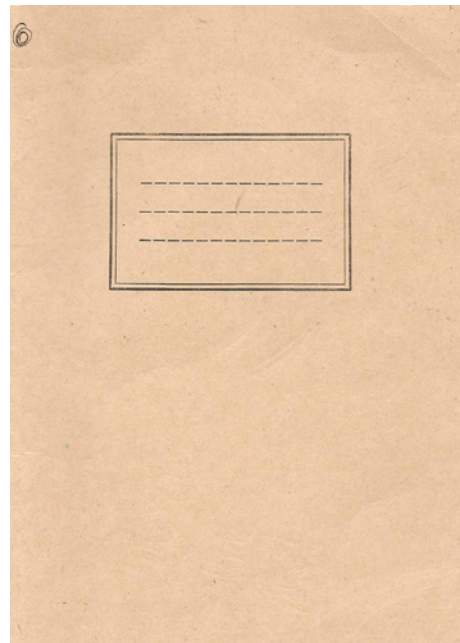


Abbildung 19
Etwa zeitgleich, Prag, Ende der 80er Jahre.²⁹

²⁸ Quelle: privat.

²⁹ Quelle: privat.

Ameldungstraße 21, 4500 Osnabrück

Zum letzten Mal zog unsere Familie am 31. Mai 1964 um, in die Ameldungstraße am Schölerberg in Osnabrück, in ein Vierparteienhaus, das für das PH-Personal Anfang der 50er Jahre gebaut worden war. Die anderen drei Wohnungen bewohnten zwei PH-Professoren und ihre Familien sowie die alleinstehende pensionierte Professorin für Sozialpädagogik und Chefin meines Vaters an der PH Osnabrück, Elisabeth Siegel. Die helle Vier-Zimmer-Wohnung im Erdgeschoss mit Terrasse und eigenem Garten war ein Fortschritt. Von 1964 bis zum Auszug meiner Mutter ins Altersheim 2005 war sie der Familiensitz und ein Zuhause auch für diejenigen, die schon nicht mehr dort wohnten. Die Ameldungstraße in Osnabrück liegt auf der Nordseite des Schölerbergs, eines innerstädtischen bewaldeten Höhenzugs, an dessen südöstlichem Rand sich der Zoo befindet. Sie wurde in den 50er Jahren bebaut und erhielt ihr endgültiges Gesicht vor Mitte der 60er Jahre durch freistehende Mehrfamilienhäuser in größeren Gärten und eine Mädchenoberschule im Modernisierungsstil, aus der später mein neusprachliches Gymnasium wurde. Ursprünglich birkenbestanden, war sie eine idealtypische, ruhige, von einer Stadtbuslinie befahrene nordwestdeutsche Vorstadtstraße ohne besondere Eigenschaften mit blutdrucksenkender Wirkung in ihrer freundlichen Durchschnittlichkeit. Gegenüber vom PH-Haus stand das einzige ältere, aus den 20er Jahren stammende, villenähnliche, ein wenig englisch-schauerromantisch anmutende Gebäude, das auch nicht in die Bauflucht passte und an seiner Rückseite einen riesigen Garten hatte. Dort spielte mein Bruder öfter Fußball mit den Nachbarskindern. Am schönsten war unsere Wohnlage, wenn der Nordwestwind Nordseeluft bis zu uns an den Rand der norddeutschen Tiefebene schob und die zerfransten weißen Wolken am blassblauen Himmel einen glauben machen konnten, Osnabrück grenze an unsere stahlgrau-flaschengrüne-preußischblaue Atlantikbucht.

Die Nummer 21 lag mit der Vorderseite nach Süden, eine in Nordwestdeutschland sehr erwünschte Ausrichtung. Vor unseren Fenstern im Vorgarten, den eine dichte Hainbuchenhecke vom Bürgersteig trennte, stand eine große Balsampappel, auf der anderen Hausseite eine größere Birke. Die vier Gärten der Parteien lagen auf der Nordseite hinter dem Haus und waren daher etwas verschattet. Sie blickten auf das Muster nierentischförmiger Balkone eines längeren mehrgeschossigen Riegels mit Mietwohnungen, der allerdings von mehreren großen Pappeln teilweise verdeckt war. Alles an dem Haus in seinem ursprünglichen Zustand war baumusterhaft für die frühen 50er Jahre und wirkte, je älter es wurde, desto mehr wie eine neorealistische Filmkulisse: die immer verzogene zweifarbig grau-weiß gestrichene Haustür mit eingesetzten gelblichen Glasscheiben; der Aufgang zur Höhe des Erdgeschosses mit seinen vier Treppenstufen aus gemustertem Verbundstoff; der Schwung des Handlaufs mit Plastiküberzug; der abwaschbare, wie mit dem breiten Borstenpinsel hingetupfte Wandanstrich bis zur Hüfthöhe, in

einem leicht anderen Grau als die Flurwände; die Milchglashalbkugeln der Flurlampen, die nur die Dunkelheit illuminierten, aber kaum Licht gaben; die weiß lackierten Wohnungstüren mit stoffbespannten Glaseinsätzen und bakkelitartigen Türgriffen, die sich in allen Wohnungen an allen Türen wiederholten; die runden, gelblich-weißen Fassungen aller Lichtschalter; die viel zu wenigen, weit von den Zimmerwänden abstehenden runden, zahnsteingelben Steckdosen; der in einem Kachelofenimitat im Wohnzimmer versteckte Gasbrenner in jeder Wohnung, der über Lüftungsschächte zwei weitere Zimmer heizte; die Kleinteiligkeit der Holzsprossenfenster in den Wohnzimmerkernern der beiden Erdgeschosswohnungen, mit einem jeweils anderen Blick auf die Ameldungstraße; die unter unserer Seitenterrasse auf Kellerniveau liegende Garage mit einer 45 Grad steilen Abfahrt, die den Rückwärtsgang unseres Käfers stark beanspruchte. So sahen es meine Mutter und mein Bruder, als sie am 31. Mai 1964 die Wohnung bezogen. 1982 entschloss sich die Genossenschaft zu einer Sanierung ihres Hauses. Nach und nach verschwanden alle Vorgartenbäume, zuletzt auch die Balsampappel. An die Stelle des Kachelofens mit dem Gasbrenner trat eine Zentralheizung mit Heizungseinheit im Keller. Außen wurde das



Abbildung 20

Ostern 1972, Rolf-Ulrich und Röschen Kunze vor der Haustür. Rechts neben der Eingangstür das Zimmer meines Bruders, später meines Vaters.³⁰



Abbildung 21

November 1982, in unserem Wohnzimmer. Das letzte Bild von unserem Kachelofen. Mein Protest gegen die beschlossene Modernisierung war wirkungslos.³¹

³⁰ Quelle: privat.

³¹ Quelle: privat.

gesamte Haus mit einer dicken, pastellfarbenen verputzten Styroporschicht verkleidet. Da so das natürliche Lüftungssystem des Gebäudes nicht mehr funktionierte, bildete sich trotz strategischen Lüftens und thermostatgesteuerten Heizens nach strenger schriftlicher Anleitung überall Schimmel, der erst verschwand, als wir so lüfteten und heizten, wie es uns zweckgemäß erschien. Ein einziges Mal in meinem Leben habe ich an einer Demonstration teilgenommen, deren einziger Demonstrant ich war. Kurz vor der Modernisierungsmaßnahme malte ich Pappschilder und forderte von meinen Eltern und damit von den falschen Adressaten die Erhaltung von Kachelofen und Holzfenstern in unserer Wohnung. Das Resultat war südstaatenhaft. Die neue Zentralheizung kannte ein einziges, halbwegs interessantes Geräusch: ein hintergründiges Glucksen in den Tiefen ihrer Rohrleitungen. Und sie roch nach garnichts, höchstens nach Staub. Bei der Beisetzung meiner Mutter auf dem Osnabrücker Friedhof 2010 fuhr ich mit meiner Familie in der Ameldungstraße an einem für die Jahreszeit viel zu warmen Apriltag vorbei. Ich hatte vorher gewusst, dass dies ein emotionaler Fehler war, der mir noch lange zu schaffen machen würde. Der Fall trat ein. Das Haus hatte seine Seele verloren.



Abbildung 22
August 1986, Blick aus unserem Gartenanteil auf das Haus. Links unsere Gartenhütte.³²

³² Quelle: privat.



Abbildung 23

April 2010, Ameldungstr. 21, Rolf-Ulrich und Wibe Kunze. Mein Kinderzimmerfenster war das zweite von rechts neben dem Hauseingang.³³

Ängste im Umgang mit Technik

Als ein Mensch, der nie glauben kann, dass eine Tür auch zu ist, bin ich für Ängste im Umgang mit Technik prädestiniert. Man könnte auch sagen, mein Umgang mit ihr ist eher frühmittelalterlich-mystisch als neuzeitlich-cartesianisch. Ich konnte im tiefsten Innern noch nie an das Versprechen einer ungefährlichen, sich selbst steuernden und verlässlichen Technik glauben, ob nun von Automobilen oder Bügeleisen die Rede ist. Genaugenommen ist meine Skepsis gegenüber der eigenen Wahrnehmungsfähigkeit so ausgeprägt, dass ich mir nie sicher bin, ob ich einen Schalter wirklich in die Null-Stellung gebracht habe oder nicht. Der Schatten des Oder nicht reicht weit. Von dessen Folgen bekommt man erzählt, auch wenn es gar nicht darauf anlegt: Horrorgeschichten von für ausgeschaltet gehaltenen Kaffeemaschinen, die es nicht waren und Großbrände auslösen, von versehentlich nicht angezogenen Schrauben an Autorädern, von explodierenden Sprudelflaschen und Schwelbränden durch äußerlich intakte, aber defekte

³³ Quelle: privat.

Elektrokabel. Feuer spielt in meinen Technikängsten die zentrale Rolle. Das ist insofern merkwürdig, als es in unserer Familie nie irgendein Branderlebnis gegeben hat. Das bewies jedoch noch nur die hohe Wahrscheinlichkeit einer bevorstehenden Katastrophe. In allen elektrischen Geräten habe ich schon immer potentielle Zündquellen gesehen, deren besondere Gefährlichkeit und Tücke in dem Gegensatz zwischen oberflächlich einfacher An-Aus-Funktionalität und einem technischen Eigenleben mit Feuers- und Todesfolgen liegt. Begriffe wie Kriechstrom geisterten früh durch meine Vorstellungswelt und erzeugten dort das Bild von einer anderen Seite der uns umgebenden und uns besonders nahen Alltagstechnik: der vielen Toaster, Radiowecker und Staubsauger, die wir nicht beherrschen können und die ihren Lebensnerv, den Strom, als Waffe gegen uns kehren, wenn wir wehr- und arglos sind. Als Kind war der Röhrenfernseher für mich als Apparat der Inbegriff des Grusligen, obwohl ich nicht weniger gern fernsah als andere Kinder. Die gefälligen Illusionen der Mattscheibe konnten mich nie ganz davon ablenken, dass die hinter ihr ablaufenden Prozesse der Hochfrequenztechnik extrem gefährlich und wiederum feuersbrunsterzeugend sein konnten, wie man immer wieder las und hörte. Fernseher schienen Zeitbomben zu sein, die aus heiterem Himmel explodieren und Familien auslöschen konnten. Daher zuckte ich schon bei Bildstörungen heftig zusammen, immer in einer Woody-Allen-artigen Erwartung des Schlimmsten vom Schlimmen. Außerdem konnte man die Gefahr ja sehen und, wie ich fand, auch riechen: Das Innenleben des Fernsehers, gut zu erkennen durch die hinteren und seitlichen Lüftungsritzen, glühte orange-rot vor sich hin. Meine erste kindliche Vorstellung von dem, was in einem Atomkraftwerk passieren muss, war von der Anschauung des Röhren-TV geprägt: ein ähnlich schauderhaft brutzlicher, elektrisch knisternder Vorgang, der zudem nach warmem Metall und etwas nach verschmortem Staub roch. Mit starrem Schrecken saß ich vor Aufklärungssendungen der Feuerwehren im öffentlich-rechtlichen Programm, die bestätigten, was ich untergründig wusste: Brandgefahren durch laufengelassene Fernseher, deren Überhitzung nahegelegene Vorhänge entzündete, Wohnungsbrände und grässliche Todesarten erzeugte. Nächtelang konnten mich solche Bilder verfolgen. Sehr zum Ärger meiner Eltern zog ich so gut wie jeden Stecker aus der Steckdose, was zu kuriosen Szenen führen konnte, wenn wir Besuch bekamen und meine Mutter erst in eine Wohnzimmerecke kriechen musste, um einen Dreifachstecker wieder ans Netz zu bringen. Eine gewisse Beruhigung trat durch meine Modellbahn ein, bei der ich lernen konnte, dass die von meinem PIKO-Trafo solide sowjetischer Bauart in großer Zahl und von einigen der Lok-Elektromotoren erzeugten Funken wenn schon nicht harm-, dann doch folgenlos waren, aber Restzweifel blieben. Noch immer schreckt mich elektrisch brenzlicher Geruch auf, und damit bin ich nicht allein. Meine Frau erzählt aus ihrer Kindheit von ähnlichen Ängsten, deren größte sich auf den vermeintlichen Geruch von Strom in Lichtschaltern bezog. Auch die einfache Demonstration, dass dieser, wenn vorhanden, von den Fingern der Schalterbenutzer und nicht vom Strom ausgeht, überzeugten nicht. Mystische Neigungen haben ihre eigene Kausalität.



Abbildung 24
Fallers Hauptfeuerwache in H0. Für mich nie ein in Frage kommendes Modell.³⁴

Aufbewahrungsweisen

Wer Dinge aufbewahrt, entwickelt mit der Zeit zwei wesentliche Fähigkeiten: die des optimierten Verstauens und die der materiellen Referenz, also der Fähigkeit, sich durch bestimmte Objekte daran erinnern zu lassen, wo und wie man andere Objekte einsortiert hat. Die objektive Grenze des Verstauens ist die Beschaffenheit des Stauraums. Er ist immer zu knapp, also kommt es darauf an, ihn gut zu nutzen. Möglich ist das nur, wenn man sich geistig von der wörtlichen Bedeutung des Verbs ‚Wegräumen‘ löst: wer aufbewahren will, kann nichts ‚weg-‘räumen. Das unüberlegte Verstellen oder Verstecken von Dingen bringt sie zwar außer Sicht, aber löst sie nicht auf. Zudem wird auf diese Weise nicht nur das Wiederfinden zum Zufallsgeschenk, sondern auch der verfügbare Aufbewahrungsraum ungeschickt, nämlich im Geist des Aus-den-Augen-aus-dem-Sinn genutzt. Als Kind hatte ich für meine Brett- und Kartenspiele ein Kompartiment in einer Einbauschrankwand zur Verfügung. Also bestand die Aufgabe darin, den zwar langsam, aber immer noch wachsenden Bestand an Spielepackungen so zu stapeln, dass er in

³⁴ Quelle: <http://www.faller.de/App/WebObjects/XScMIPS.woa/cms/layout/lid.223/bid.3176/130988.html> [14.2.2012].

den Schrank passte. Zwar war am Ende nur ich allein in der Lage, diese logistische Leistung zu erbringen, aber es war möglich und erfüllte mich mit der Befriedigung komplexer Problemlösung. Dreidimensionales Denken hilft, wichtig ist aber das Training durch probeweises komplettes Aus- und Wiedereinräumen, woraus sich learning-by-doing-Effekte und eine Empirie des Kantens ergeben. Die Grenze der materiellen Referenz, des individuellen Dingsystems, ist die Merkfähigkeit, die durch die lebensabschnittliche Relevanz eines bestimmten Teils des eigenen Besitzes geschärft wird. Als meine Matchbox- und Siku-Autos für mich von Bedeutung waren – und das galt auch noch, ja erst recht zu einer Zeit, in der es mir nicht mehr ums Spielen, sondern ausschließlich ums Sammeln und dingreligiöse Nachträumen ging – wusste ich aus dem Kopf, wie die Fahrzeuge in zwei Pappkisten, vormals für Zubehör unserer aufklappbaren Tischtennisplatte von Quelle – eingeschichtet waren: die ehrwürdigen, von meinem Bruder geerbten Altertümer in ihren Packungen, soweit erhalten, ansonsten in Küchentücher eingewickelt, ganz unten; darüber meine Siku- und Matchboxwelt. An einer Kartonseite stand die Reste- und Materialkiste für die bitter bereuten Folgen von Zerspielungskriminalität und man-



Abbildung 25
Der erste Schritt zur Wiederauferstehung
der Modellbahn.³⁵

35 Quelle: privat.

gelnder Objektfrömmigkeit: ein ehemaliger, innen mit einem samtähnlichen, grünen Material ausgeschlagener Besteckkarton für die reliquienartige Präsentation abgefallener Türen, einzelner Räder und Fahrzeugkörper-Teile in den für das Tafelsilber vorgesehenen Mulden. Das mit Abstand bedeutendste Referenzsystem war ich in den dunklen Übergangsjahren meiner modellbahnlosen Zeit zu entwickeln gezwungen, als mein gesamter H0-Besitz in Umzugskisten lagerte und auf seine Wiederauferstehung wartete. Schon das wohnungsaufgabebedingte Abbauen meiner ersten Modellbahnanlage, die ich erst spät, im Alter von achtzehn Jahren, gegen die totale Modellbahn-Irrelegiosität meiner Eltern durchgesetzt hatte, war ein traumatisches Erlebnis, denn eine dauerhaft und nicht flexibel modular aufgebaute Modellbahn lässt sich nicht ohne den einen oder anderen Kollateralschaden rück- und abbauen. Die Größe der Aufbewahrungsaufgabe spiegelt sich auch darin, dass ich von Anfang an meinem Gedächtnis misstraute und Bestandslisten anlegte, die sich, stichwortartig verdichtet, außen auf den Umzugskartons wiederfanden. Nötig war das am Ende nicht, es stellte nur eine Art Überschlagshandlung angesichts eines schmerzhaften Verlusts dar: ein Inventar der Bundeslade. Als die Zeit für die modellbahnerische Wiedervervollständigung meiner Biographie gekommen war, musste ich nicht in den Listen nachschlagen, um zu wissen, was vom Heiligsten wo ist. Aber jede Besitzschwere macht verwundbar. Allein der Gedanke an einen weiteren Umzug erfüllt mich angesichts des Reifegrades, der meiner zweiten Modellbahnanlage inzwischen zu erreichen vergönnt war, mit blankem Entsetzen. Der aufbewahrende Mensch hängt deshalb so am Status quo, weil sich seine erworbenen Kompetenzen auf ihn und nur auf ihn beziehen: Neues und Veränderungen sind nur äußerst begrenzt verstaubar.



Abbildung 26
Der Setzkasten. Inbegriff der regulierten
Aufbewahrungsweise.³⁶

36 Quelle: <http://www.edelsteinhandel.ch/images/Setzkasten/28-fach.jpg> [18.9.2012].

Aufziehmotoren

Neues Blechspielzeug mit Aufziehmotoren gehörte zu den großen Attraktionen in der DDR, da es in den 70er Jahren bei uns langsam durch die Allgegenwart von billigem Plastik verdrängt wurde und in der Regel, wie auch bei mir, nur noch als Teil der familiären materiellen Überlieferung vorhanden war. Obwohl ich schon immer ein Faible für alles Alte hatte, beeindruckten mich die Aufziehspielsachen meines Bruders aus den frühen 60er Jahren aufgrund der ihnen eigenen Albernheit wenig: Da gab es einen dreiradfahrenden Elefanten, der idiotischerweise beim Fahren auch noch ein Becken schlug, außerdem eine aufziehbare Blechmaus, die eigentlich lieber ein stromlinienförmiges Auto im Stil der 30er Jahre geworden wäre und nun in ihrer Unentschiedenheit dort aufgemalte Schnurrbarthaare tragen musste, wo der Kühler hingehörte. Ich hätte sie immer gern zum Auto umlackiert, aber dafür fehlten mir die Fertigkeiten. Das funktionsorientierte Blech aus dem Ostblock war da von ganz anderer Qualität. Zu irgendeinem Geburtstag erhielt ich aus Ost-Berlin die kleine Kosmonautenkapsel Luna, deren Formgebung zwischen Auto und Jet die Schwebefloss hielt. Grazile Heckflossen gaben der käferartigen Sonde einen dynamischen Touch. Das Einmalige an Luna war ihre extrem einfache automatische Steuerung. Vor den beiden Antriebsrädern, auf die die Kraft des Aufziehmotors wirkte, gab es an der Bodenplatte ein kleines auf 45 Grad festgestelltes Richtungsrad. Vorn hatte das Fahrzeug eine leicht beweglich angebrachte runde Plaste-Stoßstange, die in Verbindung mit dem schräg gestellten Rad bewirkte, dass eine nahezu endlose Kreisfahrt auf glatten Flächen ohne Eingriff von außen möglich war. Stieß Luna gegen ein festes Objekt, schob sie sich einfach in eine andere Richtung und fuhr weiter, und das ohne alle Sensortechnik. Die Feinmechanik des Antriebs war gut eingestellt und zugleich robust: es dauerte eine ganze Weile, bis man den Motor mit dem kleinen eckigen Schlüssel aufgezogen hatte. Noch faszinierender, weil systemisch, war ein Verkehrsspiel mit drei aufziehbaren Blechautos auf einer Blechplatte mit eingepressten Fahrstraßen. Die Kreuzungen und Abzweigungen waren über lange Hebelzüge weichenartig steuerbar, außerdem gab es auf gleiche Weise zu bedienende Stopvorrichtungen vor Kreuzungen, so dass man mit etwas Glück tatsächlich alle drei Autos gleichzeitig fahren lassen konnte. Abgesehen von dem hohen Spielwert fiel wiederum die schlichte Raffinesse der Steuerungsmechanismen auf: die Aufziehautos schleiften beim Fahren einen beweglich aufgehängten Bolzen über das glatte Blech. Bediente man einen der Hebelzüge vor den Kreuzungen, gab es zwischen den Rädern ein Loch in der Fahrbahn, in das der Bolzen fiel und das Auto bremste. Außerdem war das Ganze eine wahre Augenweide: schrillstbunter Farbdruck auf der Grundplatte zeigte gefällige Motive aus der ungarischen Hauptstadt, und in ebenso schreienden Farben waren die Wagen gehalten: ein Barkas-naher Personenbus und zwei Limousinen, bei denen man an Wartburg, aber auch an Tatra denken konnte. Plast-Verkehrsschilder rundeten den optischen Eindruck ab. Ganze Kindergeburtstage kreisten um die Faszination, die von diesem

Blechspielzeug ausging, außerdem liefen dessen Aufziehautos auch problemlos auf allen anderen ebenen Flächen. Während ich dies schreibe, stehen die beiden überlebenden Exemplare, der Kleinbus und ein PKW, vor mir und sehen mich mit ihren etwas melancholischen Scheinwerfern an: beide sind bei einem geschätzten Alter von mindestens fünfunddreißig Jahren voll funktionsfähig. Allerdings belasten sie immer auch ein wenig mein Gewissen. Mit acht Jahren schwätzte ich meiner etwas jüngeren Ost-Berliner Cousine das ganze Set im Tausch gegen irgendeinen westdeutschen Woolworth-Plunder ab, der mit Sicherheit weitaus weniger identitätsstark war. Glücklicherweise konnte sie alles nachkaufen, Produkte verschwanden in der DDR nicht so schnell von Markt, und so können auch ihre Kinder heute vor diesem Stück wunderschöner Kybernetik in Blech sitzen.



Abbildung 27

Fast so gut wie eine Modellbahn: Budapest in Blech.³⁷

³⁷ Quelle: http://cache-cdn.kalaydo.de/mmo/9/244/483/69_-1544756137.jpg [17.2.2012].



Abbildung 28
Eine der beiden Blech-Aufziehlimousinen.³⁸

Auto aufkratzen

Der Nichtbesitzer einer PKW-Garage weiß es schon beim Blick auf die Wetterkarte der Tageschau am Tag vorher in den Monaten Dezember bis Februar: wie sein nächster Morgen aussehen wird. Drei Ärgernisstufen sind zu unterscheiden: leichter Reif und oberflächliches Anfrieren bei Kälteabfall in der zweiten Nachthälfte, unterschiedliche Dickegrade von Vereisung von papierfein bis zur Eispanzerplatte, die komplett fahrbereitschaftsausschließende Kombination von untergründiger Vereisung und massivem Schneefall durch leichten Temperaturanstieg gegen Morgen. Wenn dann der Wecker klingelt, spürt man in den Fingerspitzen schon den ziehenden Schmerz an den Fingerkuppen und unter den Fingernägeln, der sich nach zehn Minuten Eisarbeit einstellen wird. Rationalisierende Fluchtgedanken stellen sich ein: Straßenbahn fahren? Die sind an solchen Tagen allerdings so voll, dass man einen eigenen Sauerstoffbehälter und eine Atemschutzmaske braucht, weil zur Sozialisation von immer weniger Menschen gehört, sich und die Obertrikotagen gelegentlich der Wäsche zuzuführen. Misslaune stellt sich ein. Die morgendlichen Routinen und Zwangshandlungen müssen reduziert werden, um die

³⁸ Quelle: http://images2.dhd.de/59236385_xl.jpg [17.2.2012].

zwanzig Minuten Fron zu ermöglichen. Der Schritt vor die Haustür zeigt dann sogleich, dass die schlimmsten Befürchtungen noch untertrieben waren: selbst die Straßenlaternen sind vereist. Schon aus einigem Abstand vom Auto ist die solide Eisdecke erkennbar, auf der einzelne Kristalle tückisch funkeln. Die Tür ist erst beim zweiten Anlauf zu öffnen, eingefrorene Restfeuchtigkeit an den Gummiwülsten im Rahmen hat sie festgeklebt. Der Diesel springt an und kommt auf Touren, das Gebläse pustet noch eiskalte Luft auf die auch innen angefrorenen Scheiben, die zwar klimaanlagenbedingt recht trocken, aber noch weit vom Taupunkt entfernt ist. Auf meinem Tun ruhen die giftigen Blicke der ökoautoritären Nachbarn hinter ihren erleuchteten Fenstern, während ich den Enteiser außen auf die Scheiben sprühe und mir die stechend süßlich chemisch riechende Flüssigkeit aufgrund eines feinen Risses im Sprühkopf an der Hand in den Ärmel läuft. Bis sie im Kampf gegen das Außeneis einen Achtungserfolg erzielt hat, kratze ich innen an den Scheiben. Die Verwindung des zunächst noch mantel- und anzugbehangenen Oberkörpers, die erforderlich ist, um mit der großzahnigen Seite eines kleinen Eiskratzers in die erhebliche Schräge unterhalb der Windschutzscheibe vorzudringen und dann gleichmäßig harkende Bewegungen durchzuführen, erfordert ein ständiges Neuansetzen und ist als manueller Fließprozess nur erstaunlich kurz möglich, dann tritt Armermüdung ein. Auch die Fenster sind festgefroren, so dass sich schnell die erzeugte Körperwärme an den Scheiben abbildet. Feine Rillen bleiben in den Eisblumen, während die Lüftung nun mächtig Dieselabgase ansaugt, so dass es sinnvoll wird, den Eistanz zunächst draußen fortzusetzen. Hier kommt der große Stabeiskratzer zum Einsatz, der nur sichtbar macht, wie zu das Autoglas noch von innen ist. Ein einziges Mal habe ich auch in einer unklugen Zorneswallung auch im Innenraum Enteiser benutzt, dies mit dem Effekt, dass ich mir nach wenigen Metern wie beschwipst vorkam und das Auto tatsächlich stehenlassen musste. Mit einem trockenen Knack bricht der dritte kleine Eiskratzer der Saison in der Mitte durch, so dass ich auch nun innen zum Kratzer am Stiel greifen muss. Der Effekt ist sportlicher Art, denn um ihn anzusetzen, muss man beide Arme ordentlich anwinkeln, was auch ohne Mantel nicht im wünschenswerten Winkel möglich ist. Inzwischen sind die Finger blaurot und taub, die Nase tropft im Takt, auf der Zunge liegt der Nachgeschmack des Dieselstoffwechsels. Die Belüftungsanlage hat es geschafft, handtellergröße Flächen vorn und an den beiden Seitenfenstern annähernd durchsichtig zu machen, die ich durch euphorisches Nachtrocknen mit einem eigens mitgenommenen saugfähigen alten Küchenhandtuch zentimeterweise vergrößere. Jetzt bemächtigt sich der kleine Elektroantrieb auch wieder der Fenster in den Türen, und mit dem leidgeprüften, von erfolgreichem körperlichem Einsatz verstärkten Glücksgefühl mache ich mich auf den Weg, obwohl ich das Lenkrad kaum halten kann, der abgasentsorgende eisige Zugwind wie beim frühen Automobilisten mir in die Ohren beißt und ich in gebückter Haltung fahren muss, um auf der Sichthöhe meiner Sehslitze zu bleiben: Oh, Glück des individualistischen Automobils, für das wir gern Opfer bringen!



Abbildung 29

Auch in H0 ist Schnee kein Problem im Vergleich zu Eis.³⁹

Autoaufzug

Das Kaufhaus Hertie am Neuen Graben in Osnabrück war für mich schon an sich anziehend, weil ich wusste, dass sich ein Besuch für mich meistens lohnte. Geduldiges, zeitverlorenes Herumstehen in der Wäsche- oder einer Oberbekleidungsabteilung wurde damit belohnt, dass ich in der Spielzeugabteilung einen Griff in die damals noch vorhandenen Schubladen mit einfachstem billigem Plastikspielzeug made in Hongkong tun durfte, das auch als Beigabe bei Geburtstagsgeschenken nicht fehlte: Dampfwalzen, Lokomotiven, Flugzeuge und Auto-Oldtimer in zwei oder drei schreienden Farben; wenn ich längeren Besorgungen standgehalten hatte, war auch ein Matchboxauto drin, bei elterlicher Spendierlaune ein Wikingmodell. In die Innenstadt fuhren wir immer mit dem Auto, das war eine so unterhinterfragbare Gewissheit, dass, wenn der Wagen einmal zur Inspektion in der Werkstatt war, man lieber gar nicht fuhr, als den Stadtbus zu nehmen, in dem es „komisch riecht“, wie meine Mutter meinte. Ihr Glaube an den Individualverkehr war unerschütterlich. Fahrradfahren war etwas fürs Wochenende, außerdem hatte sie davon in der DDR genug habt, und nicht nur an Wochenenden, so dass ihr mitge-

³⁹ Quelle: <http://alte-modellbahnen.xobor.de/t11808f51-Fast-alle-Jahre-wieder-Winter-Weihnachts-Diorama.html> [17.1.2012].

brachtes, behäbiges Nachkriegsmodell von Simson (Suhl) aufgepumpt und gut geölt im Keller verstaubte. Bei Hertie konnte man deshalb immer parken, weil die Kaufhauskette eine innovative Antwort auf das Knappwerden der zaparkbaren Bombenlücken in der Innenstadt in Form eines großen Dachparkplatzes gegeben hatte, der mit einem Autoaufzug erreicht wurde. Durch Nebenstraßen fuhr man von hinten an das Gebäude heran, stand an Sonnabenden gelegentlich auch einmal in einer kleineren Schlange und konnte das Entladen von Liefer-LKW und alle kleinen Katastrophen beobachten, die dabei passieren: so das Umkippen eines riesigen Pappkartons mit Styroporfüllung, die sich wie Neuschnee in der gesamten Ladezone und auf allen Autos verteilte. Dann öffnete sich das stählerne Aufzugstor mit runden Sichtluken nach oben und unten, ein Wagen fuhr raus, die Ampel sprang auf Grün und meine Mutter rollte langsam in den ziemlich engen Aufzugkasten. An der Wand, auf die man sah, wurde in den drei Muttersprachen der wesentlichen Kontingente Osnabrücker Hertie-Kunden: deutsch, englisch und niederländisch zum Anziehen der Handbremse aufgefordert. Das wohlbekannte ‚Handrem vast!‘ sah ich viel später dann auf niederländischen Autofahren zwischen Harlingen und Ter schelling wieder. Oft roch es vom letzten Fahrzeug noch ziemlich nach Abgasen, so dass einem immer etwas leicht übel wurde, wenn sich der Aufzug mit einem sanften Ruck in Bewegung setzte. Die Fahrt im grünlichen Notlicht, das die Struktur der Stahlträger hervorhob, dauerte subjektiv länger als sie war: lediglich ein paar Stockwerke, und jedesmal stellte sich zwanghaft bei mir zweierlei ein: zunächst ein Gefühl der sinnlichen Verwirrung, ob man sich eigentlich nach unten oder nach oben bewege, und dann die Frage, was eigentlich passieren würde, wenn der Aufzug mit uns einmal steckenbleiben würde. Denn anders als bei Personenaufzügen gab es ja nur zwei Möglichkeiten zum Ein- und Aussteigen. Noch bevor man dem Gedanken weiter nachhängen konnte – ich träumte nur manchmal, dass dieser Fall eintrat, wir festsaßen und um-



Abbildung 30
Osnabrück, Neuer Graben, 15. November 1963: Eröffnung des neuen Hertie-Kaufhauses. Leider kein Bild vom Dachparkplatz.⁴⁰

ständig geborgen werden mussten –, fiel durch die Luken helles Tageslicht und man war da. Die kurze Fahrt über das mit Betonplatten belegte Dach gefiel mir immer besonders gut. Manchmal hatten wir Glück und bekamen einen Außenplatz, so dass man durch die Windschutzscheibe über einen Teil der Stadt sehen konnte und noch einen Moment sitzenblieb. Hertie verschwand Mitte der 1980er Jahre aus Osnabrück, und ich habe mich noch lange gefragt, was aus dem Dachparkplatz geworden ist.

⁴⁰ Quelle: http://www1.os-nachbarn.de/Magazin/Tageszeitung/Artikel/5189/Das_unbekannte_Foto_Das_alte_Kaufhaus_Hertie [30.10.2011].



Abbildung 31

Servicestation mit Tankstelle, Garage, Autoaufzug und Dachparkplatz, DDR, 60er bis 70er Jahre.⁴¹

Autometapilot

In ruhigen Minuten fallen mir dann und wann Autobahnabschnitte ein, die ich irgendwann öfter gefahren bin. Sie tauchen aus dem abgeschichteten, in Teilen schon historisierten Autofahrerbewusstsein an die Bewusstseinsoberfläche auf und sind mit konkreten Erinnerungen an die jeweiligen Fahrsituationen verbunden. Dabei handelt es sich nicht um eine Art des selektiven Streckengedächtnisses, das dia-artig Einzelheiten einer Route als Ausschnitt aus dem Windschutzscheibenpanorama und erlebniskonnotierte Autobahnlandschaft wieder vor Augen stellt: scenic views, Gefahrenstellen, Straßenführungseigenheiten, Korrelationen von Ereignissen innerhalb und außerhalb des Autos. Vielmehr geht es um die plötzliche Realpräsenz einer bestimmten, abgespeicherten Verbindung von fahrzeugangepasster Körperhaltung und Fahrerblick. Ich erinnere mich an eine situative Fahrerselbstwahrnehmung. Man könnte diese aus kognitiven und haptischen Bestandteilen konstruierte Empfindung Autometapilot nennen.

⁴¹ Quelle: <http://www.ebay.ch/itm/Wartburg-DDR-Tankstelle-Auto-Lift-Garage-Spielzeug-60er-/280724138346> [30.10.2011].

Sie entsteht aus einer so weitgehenden Anpassung des eigenen Körpers an das Auto auf der Grundlage langer Bedienervertrautheit, bei der die eigene Wahrnehmung nicht nur das Fahrzeug zur Voraussetzung hat, sondern zwischen beiden gar nicht mehr unterschieden werden kann. Aus der Bekanntheit des Streckenverlaufs, dem Wissen um Kurvenneigungen, Steigungsverhältnisse, Witterungseinflüsse, kann in der Realsituation Fahrerkörperreaktionen antizipiert werden, aus denen sich die Fahrer selbstwahrnehmung ergibt. Sich daran zu erinnern, bedeutet nicht, nur den Schattenwurf von Bäumen neben der A1 hinter Cloppenburg, eine weitgeschwungene Spessartbrücke auf der A3 oder die enge Kurve der Auffahrt von der A6 auf die A5 Richtung Basel nachzuvollziehen, sondern das Fahrgefühl beim Blinzeln trotz Sonnenbrille und Sonnenschutzklappe, beim schrägen Hineingedrücktwerden in den Sitz, bei der Verbindung von Lenkbewegung mit abwechselndem Bremsen und Gasgeben. Obwohl es kaum realisierbar ist, wäre der Versuch interessant, was für ein mentales, erinnerbares Aggregat eine andere Fortbewegungsform an exakt denselben Stellen erzeugt. Obwohl jede Mobilitätsform ihre spezifische Programmiersprache hat, in der sie Empirie erschließt und speichert, gibt es Ähn-



Abbildung 32

Ein gedächtnisfähiger Windschutzscheibenblick, korreliert mit dem Gefühl für die Reaktionen des eigenen wie des Fahrzeugkörpers in dieser Fahr situation.⁴²

42 Quelle: http://media03.myheimat.de/2010/12/17/1403829_web.jpg [21.4.2012].

lichkeiten, deren Crossover-Wirkung, z. B. zwischen Kanu, Fahrrad und frühem Flugzeug, u. a. anhand der daraufhin bislang kaum befragten Literatur und Publizistik erschlossen werden kann.⁴³ Dieser Ansatz versucht zum ersten Mal, das Fahrerlebnis kompetenzgeschichtlich zu verstehen und zielt, wie ich meine, genau auf das, was ich Autometapilot nenne: die Summe aus erworbenen und immer wieder trainierten Kompetenzen des Autofahrers, die nicht nur die Grundlage seiner Fahroutine und seines Fahrstils sind, sondern auch seine durch Erinnerungen strukturierte Identität bestimmen. Hier scheint mir eine deutliche Parallele zur soldatischen Erinnerung an Kampfgeschehen seit dem Ersten Weltkrieg zu bestehen. Auch dieses ist, wie Kurt Möser gezeigt hat,⁴⁴ ein komplexes Ensemble von Reaktionen, Routinen und Einschätzungen, bei dem die symbiotische Interaktion mit Maschinen eine Rolle spielt, obschon Autofahren nicht immer und in erster Linie Kriegsführen ist.⁴⁵ Ähnliches lässt sich unschwer auch für das Fliegen belegen.⁴⁶ Die Trias der mentalen Beherrschung der ultimativen Grenzsituation eines Kampferlebnisses im modernen Technikkrieg sowie das komplexe Flieger- und Autofahrerbewusstsein bilden das Epitom der Metakompetenzen der mobilitätstechnotopischen Gesellschaft.

Automobile Feindbildererkennung

Zu den komplexen Kompetenzen des Autofahrens gehört die in Bruchteilen von Sekunden zu leistende Feindbildererkennung,⁴⁷ die Ähnlichkeiten mit den Mechanismen des Feindbildschemas in der Tierwelt und der daraus abgeleiteten Feindflugzeugerkennung in der Militärfliegerei hat. Wir sprechen über eine Form des erfahrungsgestützten, allerdings auch weitgehend auf semantisierungsbedingten Zuschreibungen beruhenden, unmittelbar handlungsleitenden Erkennens, das in den Bereich der sozialen Verkehrsteilnahme-, Maschinenbeherrschungs- und Navigationsfertigkeit des Autofahrers gehört.⁴⁸ Auch wenn es manchem aus verkehrs- und ökolvolkspädagogischen Gründen, respektive reiner Freude an der Fremdbestimmung anderer *con-tre-cœur* gehen mag: Das hier einmal mehr sichtbar werdende Mindset ist der cultural code der

43 Kurt Möser, *Fahren und Fliegen in Frieden und Krieg. Kulturen individueller Mobilitätsmaschinen, 1880–1930*, Heidelberg 2009 (Technik + Arbeit. Schriften des Technoseum. Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim; zugl. Habil.-Schr. Universität Karlsruhe (TH) 2008), S. 151-238, 345-431.

44 Ebd., S. 481 ff.

45 Vgl. ebd., S. 519 ff.

46 Kurt Möser, *Grauzonen der Technikgeschichte*, Karlsruhe 2011 (Technikdiskurse. Karlsruher Studien zur Technikgeschichte, Bd. 6), S. 81-101.

47 Grundlegend im Hinblick auf die emotionale Qualität des Autos Mathias Penzel, *Objekte im Rückspiegel sind oft näher, als man denkt. Die Auto-Biografie*, Freiburg i. Br. 2010.

48 Das Kompetenzkonzept vollständig bei Kurt Möser, *Fahren und Fliegen in Frieden und Krieg. Kulturen individueller Mobilitätsmaschinen, 1880–1930*, Heidelberg 2009 (Technik + Arbeit. Schriften des Technoseum. Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim; zugl. Habil.-Schr. Universität Karlsruhe (TH) 2008), S. 151-238.

soziotechnischen Konstruktion automobiler Fortbewegung und damit der Identität des auf Wettbewerb und Aggression eingestellten Automobilismus. Der Thrill dieser Art der Adrenalin-sucht liegt gerade darin, dass sie erworben und trainiert werden muss und daher auch eine willkommene Möglichkeit der voluntaristischen Klassenbildung innerhalb der Autofahrergesellschaft bietet, in der sich durchaus nicht nur Alters-, Herkunfts- oder gar Fahrzeugunterschiede abbilden. Sehr schön bestätigt das ein an so manchem 2 CV zu sehende Spruchaufkleber: Fehlende PS werden durch Mut ersetzt. Aber wie zieht der Fahrer – die männliche Form ist empirisch adäquat – die überlebensrelevante Linie zwischen risikoorientiertem, aber beherrschbarem und Amok-Fahrstil, zwischen Grenzbereich und Todessehnsucht? Dies hat viel mit der Schulung der Feindbildererkennung zu tun. Beim Blick in den Rück- und Außenspiegel bei jedem Fahrgeschehen und übrigens auch in jedem Geschwindigkeitsbereich, auch im Stand beim Taxieren des Spurnachbarn an der Ampel, läuft ein Hintergrundprogramm ab, das zu einer Hierarchisierungsentscheidung führt. Sämtliche jemals gemachten Erfahrungen und Informationen über das Verhältnis von schnell erkennbaren automobilen Signalformen und damit korrelierendem Fahrverhalten werden zu einer Prognose verdichtet. Zentrale artefaktbezogene Botschaften wie Fahrzeugtyp und -größe, Marke, Aufmachung und Zustand des Autos bilden ein primäres Wiedererkennungsraster, dem dann sekundär Aussehen, Geschlecht, Kleidung und Körperhaltung des

konkurrierenden Automobilisten zugeordnet werden, soweit das möglich ist. Entscheidend ist die Fähigkeit, in tatsächlich jeder Fahrsituation auch aus wenigen Informationen die richtigen Entscheidungen über Handlungsspielräume abzuleiten. Erschwert wird dieser Ablauf zunächst durch die Gleichzeitigkeit der Anforderungen aus allen anderen Bereichen des Fahrens. Dem lässt sich entgegenhalten, dass der Automobilist des 20. Jahrhunderts aufgrund seiner Massenhaftigkeit noch eher als der seltenere Jetpilot der lebende Beweis für die praktisch nach oben offene Skala der Mobilitätsstressbelastbarkeit bzw. der Identitätskonstruktion durch ein positiv konnotiertes Stress-Erleben in selbstbeherrschter Mobilität ist. Noch problematischer als der konstruktive Verzicht auf identifizierbare Formsignale an Automobilen bzw. deren am-



Abbildung 33
Freund-Feind-Silhouetten auf einem Plakat.⁴⁹

⁴⁹ Quelle: [http://amicale-citroen.de/tag/ami6/\[20.4.2012\]](http://amicale-citroen.de/tag/ami6/[20.4.2012]).

bivalentes Zitat – pazifizierte Sportwagensichter oder Rennmotoren in Kleinwagen – dürfte sich der langfristige Trend allgemeiner Leistungsoptimierung in allen automobilen Klassen auswirken, der eine belastbare empirische Orientierung erschwert. Wer nun bereits frohlockt, dass hier ja perfekte Argumente z. B. für generelle Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Fernstraßen geliefert werden, argumentiert reichlich wirklichkeitsfremd. Regulierungen dieser Art lassen sich weitaus besser mit Rekurs auf die Akzeptanz einer automobilsocial anders konstruierten Fahrkultur und damit lediglich ein anderes emotionales, nicht etwa ‚vernünftiges‘ automobiles Selbstverständnis begründen. In Ländern mit deutlicher Geschwindigkeitsregulierung verlagert sich das Anwendungsfeld des automobilen Wettbewerbs nur von der Autobahn an die Ampel oder andere, hochriskante Orte des Kräftemessens. Und möglicherweise liegt im Umstand des latenten Aggressivitätsbezugs allen Autofahrens sogar eine kreative Seite der Kompetenzentwicklung des Autofahrers, die bislang noch nicht genügend Aufmerksamkeit gefunden hat, was ein wenig so wirkt, als ob sich ein Pädagoge lediglich mit einer auf Verbote abgestellten Disziplinierung, nicht aber mit den Fähigkeiten der zu Erziehenden beschäftigen wollte.



Abbildung 34

Freund- oder Feindwahrnehmungen als Grundlage automobiler Identitäten sind komplexe Projektionen. Kompetenzgeschichtlich begriffen haben wir sie noch nicht. Wir fangen erst gerade an, danach zu fragen.⁵⁰

⁵⁰ Ebd. [20.4.2012].

Autonormalitäten

Für meine kindliche Anschauung der 70er Jahre gab es drei Heimatländer der Automobilität: Frankreich, Großbritannien und die USA. Aus Deutschland kamen mit der Ausnahme des Käfers hässliche Kraftwagen, aber keine Automobile. Diese starke Identität hatte mehrere Quellen. Mein Großvater und mein Vater waren überzeugte Citroëyens, Traction avant und DS ID daher für mich Teil der Familienbiographie und alltägliche Selbstverständlichkeiten, im Vergleich zu denen jedes andere Mobilitätskonzept schon mitleiderregend unterlegen wirkte. Es gehörte zum Familienstil, bei Autobahnfahrten das Auftauchen eines Mercedes-Kühlers mit seiner oldtimerhaften Bienenwabenoptik unter dem Stern höhnisch und übertrieben schenkel-schlagend als ausgeprägt deutsche Geschmacklosigkeit zu kommentieren: wieder einmal jemand in „des Führers Fahrzeug“. In einigen Fällen irritierte solche absprechend-gestukulierende Lebhaftigkeit die älteren Fahrer mit einer Augenhöhe knapp oberhalb des Lenkrads unter ihrem Herrenhut ganz erheblich, wobei es ihren Stolz wohl mehr kränkte, dass unsere DS von 1975 meistens schneller war. Ganz aufrichtig war dieser Sport nicht, denn wir schwiegen diskret, wenn der Mercedes ein westeuropäisches Kennzeichen hatte. Vertieft wurde diese mild autorassistische Überzeugung, wenn bei unseren Frankreich-Fahrten Unbekannte auf den futuristisch aussehenden Rastplätzen mit ihren fahrbahnüberspannenden Schnellrestaurants spontan auf meinen Vater zutraten, ihn umarmten und unsere DS mit deutschem Kennzeichen wort-



Abbildung 35

Der Herr Direktor in der Kurve.⁵¹

51 Quelle: <http://www.films-au-cinema.com/zoom-le-cinema-et-l-automobile-citroen-ds-1-127> [21.1.2012].

reich zum Beleg der Lebendigkeit deutsch-französischer Verständigung machten. Sichtlich gefiel den Euphorikern auch das sehr französische Familienbild, nach dessen Woher und Wohin sie sich erkundigten: Eltern mit beiden Söhnen und der Schwiegermutter auf dem Weg zum Soldatengrab des 1944 in Frankreich gefallenen Sohnes: „Ah, la guerre, la guerre!“ Auch der Film trug zur Validierung der Bildformung bei. In den 70er Jahren liefen die Louis de Funès-Filme im öffentlich-rechtlichen Fernsehen und meine Eltern, die den Fernsehkonsum recht wenig regulierten, hatten nichts dagegen, wenn ich sie sah. Balduin als Internatsdirektor in ‚Les grandes vacances‘ von 1967, zu Beginn des Films in einer schwarzen DS auf seine schlossähnliche Anstalt in der Nähe von Versailles in sanften, leicht nachwippenden Schwüngen auf der Landstraße zufahrend, vorbei an den eigenartigen französischen Straßenschildern und Elektromasten aus Gußstein oder auf dem Weg in die exemplarische Stahl-Glas-Postmoderne von Orly, im Verkehrsfluss zwischen glubschäugigen Saviem-Bussen, großen Peugeots und einem Schwarm nagelneuer Renault 16 mitschwimmend: das war meine automobile Welt. Der große Blonde mit dem schwarzen Schuh, 1972 in die Kinos gekommen, fuhr mit seinem orangeroten Renault 15, der das Knubbeldesign der 80er Jahre antizipierte, durch ein Paris, das für mich in seinem übergangslosen Nebeneinander von 19. und 21. Jahrhundert ebenso ein Urort authentischer Automobilitätsmoderne war wie New York City: wie erbärmlich wirkten dagegen die gut fotografierten Farbpostkarten vom Kurfürstendamm mit seiner Mischung aus flüchtig-flachem, kreisstadthaftem Wiederaufbau um die Gedächtniskirchenruine und bis zum zweiten



Abbildung 36

Und im Verfolg familien- und verkehrserzieherischer Ziele.⁵²

52 Quelle: <http://cf2.imgobject.com/t/p/w780/bVutDwXiBiet5M8jZJyz599jnmh.jpg> [21.1.2012].

Stock stehengebliebenem Wilhelminismus, an dem die neuen Lichtreklamen noch das Beste waren – Darauf einen Dujardin –, davor Reihen und wimmelnde Trauben von Käfern, kleinen Opelns und Fords. West-Deutschland und West-Berlin waren Provinz, automobile Volksge-meinschaft, die autoästhetische weite Welt lag anderswo. Gelegentlich war auch eine DS zu sehen, aber die wirkte deplaziert. Was für eine Vorstellung: dass ein West-Berliner einen Franzosen umarmt, der aus einem NSU Ro 80 mit französischem Kennzeichen aussteigt: wohl kaum. Getrübt wurde meine diesbezügliche Frömmigkeit auch nicht, als mich beim Einkaufen im El-sass ein Tourist, der aus einem kantenknautschig-aggressiven 5er BMW mit Pariser Kennzeichen ausstieg, auf französisch fragte, warum ich eigentlich ein derart schlechtes französisches Auto fahren würde und meine fromme Erklärung sehr belustigend fand: Dissenter gibt es überall.



Abbildung 37
Balduin bei der Körperpflege.⁵³

Badezimmer

Bis etwa 1980 hatte das Badezimmer unserer Osnabrücker Wohnung seine kaum veränderte Originalanrichtung aus den frühen 1950er Jahren. Direkt links neben der Tür lag die Badewanne, deren warmes Wasser ein für meine kindliche Wahrnehmung riesiger Gasboiler darüber erzeugte. Ich mochte ihn nicht, denn man konnte unten in den je nach Warmwasserbedarf kleineren oder größeren Flammenkranz hineinsehen, und eine ungeschickte Handhabung der Dusche führte dazu, dass der Brenner erlosch und umständlich mit langen Kaminstreichhölzern wieder in Gang gesetzt werden musste, dabei widerlichen Gasgeruch verbreitend. Seine weißlackierte Oberfläche mit Lüftungsschlitzen blieb mir immer unheimlich, weil sie kühl aussah, tatsächlich aber sehr heiß wurde. Zwischen Badewanne und Fenster war die Toilette eingeklemmt. Sie hatte noch einen richtigen hohen Spülkasten mit langem Rohr und Wasserzug, dessen Wasserstop-Mechanismus gelegentlich wegen Verkalkung versagte, so dass ein Erwachsener vorsichtig auf den Toilettendeckel steigen und dies schimpfend in Ordnung bringen musste. Auf der Toilette sitzend, hatte man sein Kinn bzw. hatte ich als Kind meine Stirn fast am gegenüberliegenden, etwas ausladenden Waschbecken. Es war schön geschwungen, aber duldete eben deshalb die Ablagerung von Handseife nur in Plastikseifenschalen, die gelegentlich auch in die Waschschüssel rutschten. Über dem Becken waren gleich zwei Borte aus hartem weißem Plastik angebracht: als Ablage für Kämme, Bürsten und anderes die untere, etwas schmalere, die obere, etwas breitere, für Zahnputzbecher in rot, blau und grün mit weißen Punkten. Darüber hing ein kleiner eintüriger Spiegelschrank, ebenfalls aus einem bakkelitartigen Plastik, nicht größer als ein Medizinschrank: bei mir auch nicht besonders beliebt, weil dort die Wundversorgungsmittel verwahrt wurden. Das Rasieren dürfte meinem Vater und meinem Bruder daran einigermaßen schwergefallen sein, deshalb war rechts daneben noch ein ausziehbarer runder Metallspiegel angebracht, der allerdings so erblindet und verrostet war, dass er wenig genutzt haben dürfte und irgendwann verschwand. In seine auf den Fugen zwischen den Fliesen angebrachten Bohrlöcher – „es ist ja schließlich kein Eigentum“ – folgte ihm ein zum Teil mit gelbem Baumwollstoff verkleidetes Metallregal nach, das allerdings weitgehend funktionsfrei blieb, weil es kaum etwas gab, das man dort außer zu vielen Papiertaschentuchpackungen hätte aufbewahren müssen. Schließlich stapelten sich dort selten bis nie genutzte winzige Gästehandtücher, die regelmäßig gewaschen und gebügelt wurden. Unter dem Waschbecken stand ein vormaliger grün-weiß lackierter Schuhschrank, in dem Putzmittel aufbewahrt wurden und dem die feuchte Badezimmeratmosphäre wenig gut bekam. Irgendwann standen seine verquollenen Türen nur noch offen. Daneben hatte der Wäschekorb seinen Platz. Sein Gerüst bestand aus Metallrohren, an denen ein Plastikeinsatz im rot-schwarz-grünen Schottenmuster hing, das mir immer besonders gefallen hat. In der Ecke hinter der Tür war seit jeher ein metallenes Flurregal angebracht: für Bademäntel und den Baumwollsack mit den Plastikwäscheklammern. Der

Grundeindruck dieses Badezimmers war selbst für den kindlichen Eindruck der, dass man immer irgendwo anstieß: am Wannen- oder Waschbeckenrand, am Wäschekorb, am halb geöffneten Fenster. Geliebt habe ich die kleinen, bis auf die halbe Raumhöhe gesetzten matt-hellblauen Fliesen aus einem linoleumsgleichen Verbundstoff, die Ende der 60er Jahre an die Stelle von aufgemalter gelber Elefantenhaut getreten waren. Irgendetwas an ihnen war mir besonders



Abbildung 38

Frühjahr 1969, ich bin sieben Wochen alt. Vor dem Gasboiler im Badezimmer, der mich später ängstigen wird. An den Wänden noch die wasserabweisende Schicht, an deren Stelle später Kunstfliesen traten.⁵⁴

sympathisch, wenn ich, in der Badewanne liegend, sie so lange zählte, bis das Fugenrastrer vor den Augen schwamm. Bei den Renovierungsarbeiten 1982 durfte ich sie mit Hammer und Meißel von der Wand schlagen, was ganz leicht vonstatten ging und mir gleichermaßen Spaß und Kummer bereitete. Über das modernisierte Bad ist eigentlich kein Wort nötig: eine zentralheizungsgevärmte Variante des alten Bads mit hässlichen richtigen Fliesen bis zur Decke, einer kleineren Badewanne und einem kleineren Waschbecken sowie einem dreiflügligen Spiegelschrank. Alles erträglich gemacht durch eine Wendelin-Figur von Loriot auf dem nun direkt hinter dem Klo befindlichen niedrigen Spülkasten.

Belligrente Fahrradfahrer

In den letzten fünf Jahren konnten wir uns an Autos gewöhnen, deren Äußeres den Krieg auf die Straße zurückbrachte: panzerwagenhafte Gedrungenheit des Fahrzeugkörpers mit Schussluken nach hinten und zur Seite, bei der nur das MG fehlt, grimmige Muskelfalten im durchtrainierten Blech, die selbst das Schrittfahren als bedrohliches Anschleichen erscheinen lassen, aggressive Kühlergrillmäuler, die gierig nach allem geringeren automobilen Leben schnappen, das sich vor ihnen auf der Überholspur bewegt; böartige Lichterkettenlampen wie an Piratenraumschiffen. Während sich dieser Trend durchsetzte, der das unaufdringliche Autodesign der 90er Jahre liquidierte, fand eine andere Mobilitätsentwicklung statt, die trotz aller alt-neuen Hysterien um die Zukunft des Verbrennungsmotors nicht so viel Aufmerksamkeit erregte

⁵⁴ Quelle: privat.

wie die Wehrhaftmachung des Weltleitartefakts: die belligerente Neuerung des Fahrradfahrens. Ein markanter Habituswandel bei den Bizyklopädisten bereitete die neue Semantisierung des Zweirads vor. Manche großstädtischen Fahrradkuriere mit ihrem ausgeprägten Todestrieb bei Spurwechsel und diagonalem Befahren von Kreuzungen mögen hier ebenso Rollenvorbilder geliefert haben wie die im übrigen seit jeher signifikant uniformierten, mortalitätsnahen Crosscountry-Mountainbiker, nicht zu vergessen aber auch das Waveboard, das durch seine Anforderungen an die Körperbeherrschungskompetenzen ein erhebliches subversives Identitätspotential für die Aufmischung von Fußgängerbereichen bietet. Neben den leicht retro-orientierten Touren- und Alltagsrädern mit weitem Radstand für bequemes Fahren und reinen Spaßprodukten wie Tret-Choppern tauchten nach und nach neue, härtere Ausstattungsmerkmale zunächst an ausdrücklich sportbetonten, dann auch an Durchschnittsrädern auf. Das Kriegswerkzeug schlechthin ist das neue Mountainbike für den urbanen Nahkampf. Wie immer beim Fahrrad ist die Sitzposition des Fahrers besonders aussagekräftig. Während er auf den bequemlichkeitsoptimierten Rädern mit umgedrehtem Omega-Profil ungefähr so saß wie in einer Limousine französischen Zuschnitts und französischer Federungskultur – „Nichts bewegt Sie wie ein Citroën“ –: tief und weich, rückt er nun wieder mit dem Gesäß schräg nach oben. In Verbindung mit der recht kleinen Radgröße erzeugt das eine nach vorne gebeugt-geduckte Sprung- und Angriffshaltung, gegen die ein Rennradfahrer geradezu friedlich aussieht, wenn er seinem Geschwindigkeitserwerb auf schmalen Reifen nachgeht. Schmal ist an den Radkampfmaschinen nichts: der breite, schwarze, bekennend asymmetrische Rahmen sieht aus wie aus Maschinengewehrläufen zusammengeschweißt, die starkprofilieren Reifen erzeugen auf der Straße ein bedrohlich summendes Abrollgeräusch, das jedem Fußgänger in Hörweite die Botschaft des duck and cover vermittelt. Kriegsmountainbikes haben keine von der StVO geforderte Beleuchtung, bestenfalls trägt der Fahrer am Kopf eine LED, deren Funktion es ist, alle anderen Verkehrsteilnehmer mit ihrem blauen Blitzen abzuschrecken. Über die schwarze Funktionskleidungs-Uniformierung in state of combat mit ihrem gepflegten Einbrecher-Chick wäre an gesonderter Stelle zu reden. Solche altmodischen Details wie Klingeln brauchen Sturzkampfbikes nicht. Im totalen Krieg um den Verkehrsraum gilt das Recht des Schnelleren und, im Vergleich zum Auto, Wendigeren. Gefahren wird überall, und geklingelt ebensowenig wie an der Börse. Auseinandersetzungen mit dem natürlichen Hauptfeind, dem Autofahrer, werden händisch durch Schlagen auf Autoteile und stimmlich durch lautes Beschimpfen ausgetragen. Gelegentlich auch durch das symbolische Spucken auf Windschutzscheiben im Vorbeifahren. Jagdszenen Auto gegen Kampfrad haben einen hohen Unterhaltungs- und Gefährdungswert für Dritte, weil ihr Ausgang ungefähr so offen ist wie es bei den frühen Automobilrennen der Fall war. Mit dem belligerenten Fahrrad kehrt die Mobilitätsgeschichte vielleicht sogar noch mehr als mit dem auf optische Gewalttätigkeit getrimmten Auto zu sich selbst und

der ihr inhärenten Lust an symbolischer Kriegführung durch Mobilitätskampf zurück. Die Mobilitätsgeschichte ist eine Geschichte von Verkehrsraumbeherrschungskämpfen.



Abbildung 39
Gut böse.⁵⁵

Biesemeiers Balsam

Meine Schwägerin stammte aus einer Dortmunder Apothekerfamilie. Zu deren Familienüberlieferung gehörte das Rezept einer Tinktur zur Wundbehandlung, das von einem gewissen Biesemeier herstammte, der schon die Soldaten Friedrichs II. damit traktiert haben soll. Von Preußens Gloria war in der Dortmunder Großstadtapotheke in der Nähe des Hauptbahnhofs nichts mehr übrig, Biesemeiers Balsam gab es immer noch. Die bräunliche Pipettenflasche mit dem gelben Etikett fand auch ihren Weg in unsere Familie, und wo immer sie in Erscheinung trat, war es schmerzhaft. Meine Mutter hatte als Leiterin eines Säuglingsheim in der SBZ und frühen DDR zu oft erlebt, wohin nichtdesinfizierte und schlecht versorgte Kleinverletzungen führen, daher übte sie diesbezüglich ein strenges Regiment, das mir in institutionalisierter Form dann in der amerikanischen High School wiederbegegnete. Dort war man mit Jod nicht sparsam, wahrscheinlich handelte es sich dabei um Mentalitätsschatten von Zivilschutzroutinen aus zwei Weltkriegen. Der hohe Alkoholgehalt sorgte dafür, dass schon die Berührung mit der kleinsten Hautschrunde höllisch brannte und selbst Erwachsenen die Tränen in die Augen trieb. Dazu gehörte die Ausdünstung des gelösten Kräutergemischs, die jeden schon vorher erzittern ließ, der diesen ‚Balsam‘ kannte. Kleine Schnittstellen waren schon unangenehm genug. Größere Schürfwunden an Knien und Ellenbogen, ohne die eine Kindheit selbst dann nicht auskommt, wenn über ihr der Schatten Biesemeiers liegt, führten zu Szenen. Irgendwann war ich alt genug mitzubekommen, dass es auch andere, weniger bösartige Desinfektionsmittel gab. Meine Mutter kannte da nichts. Ich musste mich auf mein Bett legen, sie reinigte die Wunde,

⁵⁵ Quelle: <http://www.pb-shop.de/fahrrad/Mountainbike-Corratec-X-Vert-Aggressive.htm> [22.2.2012].

und dann versetzte sie mich in ein Lazarett irgendwo in der Nähe der Hauptkampflinie. Sobald das entsetzliche Zeug das offene Fleisch verbrannte, biss ich in meine Stofftiere. Zu den sadistischen Eigenschaften des Gebräus gehörte auch seine hochgelobte wundkrustenfördernde Wirkung, die angeblich heilungsbeschleunigend war. Bei Aufschürfungen an nicht komplett stillzuliegenden Armen und Beinen führte das dazu, dass die dicken Biesemeier-Krusten sich aneinander rieben, die Wunde erneut aufbrach und das ganze Spiel von vorn begann. Bevor die Dortmunder Apotheke verkauft wurde, bestellte meine Mutter noch einen Bestand, mit dem sie eine Disivion hätte versorgen können. Das hassenswerte Zeug kam nun sogar in 250 ml-Fläschchen, die sie sorgfältig für den Endverbrauch abfüllte. Für mein High School-Jahr bekam ich eine Großflasche mit. Zwar war das in einer von Flugterrorismus ziemlich freien Zeit Mitte der 80er Jahre, doch ging meine Sorge eher dahin, dass die US-Behörden in Biesemeiers eine gefährliche Droge sehen würde, deren Erklärung einigen Aufwand erfordern würde. Zumindest für meine Mutter traf der Gesichtspunkt einer emotionalen Abhängigkeit ja im übrigen auch zu. Diese Sorgen waren unbegründet. Die Flasche verschwand diskret in einem texanischen Mülleimer. Als office assistant im Büro meiner High School wurde ich in die Haupthandgriffe der Ersten Hilfe eingewiesen, dazu gehörte auch die Verwaltung der Notfallkästen mit Jodspray. Der Inhalt einschließlich des Verbandszeugs kam vollständig von der US Army. Ein Fläschchen brachte ich meiner Mutter als Andenken mit. So pro-amerikanisch sie in ihrem sonstigen Lebensvollzug bis in Kleinigkeiten war: überzeugt hat es sie nicht. Es brannte nicht.



Abbildung 40
Nur der Flaschenkörper ist nicht bauchig genug. Diese hier sehen zu harmlos aus.⁵⁶

Bildbandzeit

Eigentlich bin ich froh, dass in meiner Kindheit die Versuchung des Internet noch nicht bestand. Meine Bildbandsucht erklärt sich, profan gesprochen, aus ebendiesem Umstand, denn anders als in Fotobildbänden war an eine umfangreiche Auswahl von schönen Bildern vor allem zu meinen eisenbahngeschichtlichen Interessen damals kaum zu kommen. Da ich zum Lesen nicht aufgefordert werden musste und den erforderlichen Lesestoff in reicher Auswahl zu-

⁵⁶ Quelle: <http://s.gullipics.com/image/0/w/f/hq2x3b-jrsz7o-jarl/img.gif> [8.11.2011].

hause vorfand, förderten meine Eltern in einer für ihre Geburtsjahrgänge 1925 und 1926 ungewöhnlichen Freizügigkeit auch meine Schaulust, ob sie sich nun auf Comics oder Züge richtete. Außerdem hatte ich Zeit. Die Schule vor dem Pisa-Kennziffernmanagement für kleine CHE-normkonforme Rundköpfe ließ mich so in Ruhe, dass ich eigene Interessen entwickeln und verfolgen konnte. Mein Nachmittag gehörte weitgehend mir. Sicherlich bekam ich nicht alles, was ich gern gehabt hätte. Ein Abonnement des teuren Eisenbahn-/Modellbahnmagazins konnte ich nicht durchsetzen, bestenfalls einzelne Exemplare aus der Bahnhofsbuchhandlung. Beim Playboy wäre die Reaktion meines Vaters wohl ähnlich ausgefallen. Honoriert wurde die Ernsthaftigkeit eines über längere Zeit kultivierten Interesses, dies um so mehr, als technische Themen gegenüber der Verwandtschaftsmehrheit in der DDR sogar erheblich prestigeträchtiger waren als die Rockmusikinteressen meines zwölf Jahre älteren Bruders. Zu geschenksaisonal passendem Anlass bekam ich also die Bildbände, auf die ich meine Eltern rechtzeitig angesetzt hatte. Die Freude wurde kaum dadurch getrübt, dass sie nicht in der Universitätsbuchhandlung gekauft worden waren, in der mein Bruder zuhause war, sondern in einem Publikumsbuchladen. Einer von ihnen war eine ‚Illustrierte Geschichte der Eisenbahn‘ von Rolf L. Temming, ein charakteristisches, hart technoid-narratives Rohkost-Produkt, ergänzt durch viele ingenieurmäßige Tabellen mit Leistungsparametern und Datenlisten zur Eisenbahngeschichte. Die aus allen Eisenbahnepochen zusammengewürfelten Schwarz-Weiß-Abbildungen einschließlich handverlesener, nationaltechnikpropagandistischer Farbbildausnahmen entsprachen dem



Abbildung 41
Draufsicht, herangezoomt: Ankommen in Frankfurt (Main) Hbf, hier in den 70er Jahren, ich im Oktober 1989.⁵⁷

Geist des Deutschen Museums in München: kontextfreie Meisterwerke der Technik.⁵⁷ Dennoch griff ich immer wieder nach dem Pappeinband, dessen bunt illustrierter Schutzumschlag ein Opfer der Vitalität seiner lebensalltäglichen Verwendung war. So leicht zugänglich wie heute waren Bilder von Kruckenberg's Schnellzeppelin von 1930, vom Fliegenden Hamburger, dem Henschel-Wegmann-Zug und Kruckenberg's Schnelltriebwagen aus dem Jahr 1938 noch nicht. Aber nicht nur die hochpreisigen Weihnachts- oder Geburtstagsgeschenke waren wichtig. Ein nicht besonders teures, ganz im sachkundlich-fotorealistischen, noch nicht auf die Sesamstraße oder die Sendung mit der

57 Rolf L. Temming, *Illustrierte Geschichte der Eisenbahn*, Herrsching/Ammersee 1976.

58 Ebd., S. 2.

Maus reagierenden Stil der 70er Jahre gehaltenes Kinderbuch mit dem simplen Titel ‚Bahnhof‘ aus dem Otto Maier Verlag Ravensburg schätzte ich noch als Jugendlicher und H0-Modellbahner wegen seiner sprechenden Bildauswahl.⁵⁹ Schon die Cover-Innenseite faszinierte mit einem Foto von achtzehn in Originalgröße abgebildeten bunten Papp-Fahrkarten der Bundesbahn, die alle von Frankfurt (Main) Hbf in die Weite der Bundesrepublik führten, so u. a. nach Marburg (Lahn), Ludwigshafen (Rhein) Hbf und Freiburg (Breisgau). Die Seiten 3 und 4 stellten die ‚Kommandozentrale: Das Stellwerk‘ am Beispiel der Bahnhofsfahrdienstleitung von Frankfurt am Main vor: eine Doppelseite, komponiert aus einer eindrucksvollen Untersicht auf einen ausfahrenden Fern-FD neben dem Frankfurter Stellwerksturm vor dem Hintergrund der weitgeschwungenen drei Bahnhofshallen: vielleicht konnte ich viel später deshalb Frankfurt als Studienort problemlos akzeptieren, zumal ich zum Studienbeginn auch noch mit dem Zug genau hier ankam. Es war ein Wiedererkennen, obwohl ich vorher noch nie in Frankfurt gewesen war.

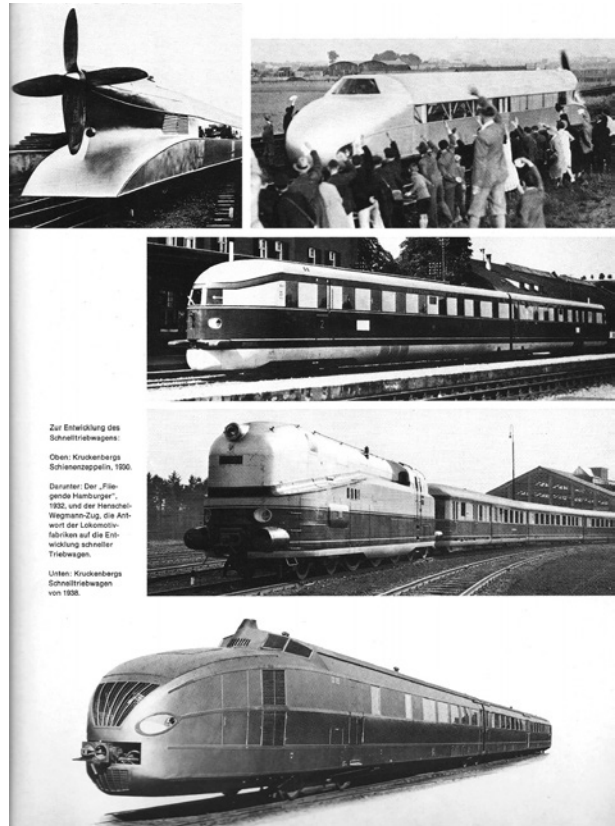


Abbildung 42
 Schönheiten, bejubelt und an sich.⁶⁰

⁵⁹ Dietrich Kirsch, Jutta Kirsch-Korn, Sigwart Korn, Bahnhof, Ravensburg, o. J.

⁶⁰ R. L. Temming, Illustrierte Geschichte der Eisenbahn, S. 169.

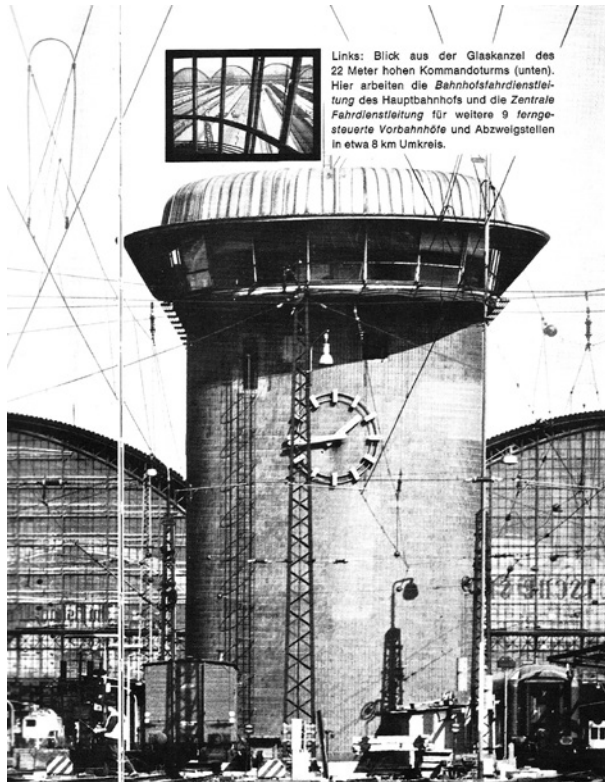


Abbildung 43

Bei weitem eindrucksvoller als Frankfurt von der Autobahn. Heute von ICE aus kaum noch wahrnehmbar.⁶¹

Blauer Hund

Regelmäßige Jahrmarktgänger oder gar Besucher der entsprechenden Großereignisse in anderen Städten waren wir in unserer Familie nicht. Gerade deshalb ging von dem großen Herbst-Rummel an der Bremer Brücke, in einer eisenbahnnahen, proletarisch-neutürkischen Gegend der Stadt, ein besonderer Reiz aus. Wenn wir uns entschlossen, dauerte die Anfahrt zum anderen Ende der Stadt einige Zeit. Geparkt wurde in einer Straße mit düsteren Backsteingewerkschaftsbauten aus den 20er Jahren, hinter deren gardinenverhangenen Fenstern schon spätnachmittags die Fernseher bläulich flimmerten und aus deren Schornsteinen es noch nach Kohlefeuerung roch. Die Lärmkulisse vom Jahrmarkt war bereits hier gewaltig und über den Dächern flimmerten die Lichter der Fahrgeschäfte. Die Ausfallstraße nach Diepholz und – früher, in der Zeit vor der Autobahn – nach Bremen musste an der nächsten Fußgängerrampe im Pulk, der schon auf die Straße quoll, gequert werden: ineinander auch beim Gehen verschränk-

⁶¹ D. Kirsch u. a., Bahnhof, S. 4.

te Teenagerpärchen in speckigen Lederjacken und mit hautengen Jeans kurz vor dem Aufplatzen, nach ihren Kindern brüllende, untermittelschichtige Familienväter – „Wisstuwoll!“ –, viele diffuse ältere Männer solo, mit sandfarbenen Windjacken und Kastenbrillen, wahrscheinlich ganz abgetaucht in ein Erlebnis am gleichen Ort im Jahr 1958. Neben einer großen Eisenbahnbrücke der Hauptbahn Ruhrgebiet-Hansestädte lag der Eingang zu der randinnenstädtischen Brache um eine ehemalige Viehauktionshalle, die Halle Gartlage, die als Veranstaltungszentrum genutzt wurde. Nur ein Teil des Geländes war befestigt, große Flächen verwandelten sich bei Regen in ein Schlammfeld. Die Menschenmenge sog einen weiter, unter den Füßen hatte man die Konsumreste des Volksvergnügens: Lose, Fahrscheine, zerbrochene Spielzeugbabyfläschchen mit Glückssperlen, Reste von gewidmeten Lebkuchenherzen – „Darling“ –, Abfall jeder Art. Als Kind beunruhigten mich am meisten die vielen Betrunknen, denen man ausweichen musste. Kinderkarussells spiegeln die Mobilitäts- und Aggressionswünsche der Erwachsenen zu einem bestimmten Zeitpunkt recht filterlos. Ende der 70er Jahre gab es im Kreis reitbare retro-selige Schaukelpferdchen vielleicht noch auf dem Weihnachtsmarkt unter dem Dom, aber selbst dort beherrschten die Raumkapseln, Raumschiffe, Raumgleiter und Raumabfangjäger irgendwo zwischen Jet und Rakete das Bild. Bewaffnet waren sie immer. Für die weniger Mutigen gab es kleine Feuerwehrleiterwagen nach erkennbar amerikanischem Vorbild und einen Ford-Mustang-Verschnitt in glitzerndem Rosa oder Türkis. Leider hatte jedes Gefährt aus Rationalitätsgründen zwei Lenkräder nebeneinander, so dass man gewärtigen musste, neben ein anderes Kind, am Ende ein Mädchen, gesetzt zu werden, das Angst bekommt und plärrt. Aus den Lautsprechern wummerte das, was der NDR II für Autofahrer-Unterhaltung hielt, und dazwischen ölte sich die Stimme des Fahrkartenverkäufers, der eine weitere Runde ankündigte und sich bei der Berliner S-Bahn das „Zurückbleiben“ abgehört hatte, auch wenn er aus dem preußisch-einsilbigen „Zrückbleim“ ein kaugummihaft-tiefenebenhaftes „Zu-uh-rück-blai-beh-ehnn“ machte. Dann drehte sich die Welt, Bratwursthauch zog vorüber, die Beleuchtung der Achterbahnen, an deren Benutzung gar nicht zu denken war, bildete Lichtschlieren, die noch in den Augen hängenblieben, wenn man schon vorüber war. Eine Herbstwindbö wehte den Lärmschwall in die andere Richtung, so dass man einen Güterzug auf der Brücke rattern hören konnte. Immer mussten mir meine Eltern Zuckerrwate kaufen, obwohl sie und ich wussten,



Abbildung 44

Weihnachtsmarkt vor dem Rathaus, Dezember 1972: das Steuer-
rad der Raumkapsel ist schon mit Isolierband geklebt: Raus, nur
raus!⁶²

62 Quelle: privat.

dass ich sie niemals essen würde: sie sah so essbar aus. Mein Vater schoss mit dem Luftgewehr an einem Stand alles ab, was zu treffen war. Der Budenbetreiber reichte ihm als Preis einen Hund mit blauem Fell und weißen Ohren über die Theke, der noch jahrelang auf meinem Bett stand. Die Steiftiere mieden ihn.

Bordsteinkanten

Die Ordnung des Straßenabschlusses hat mich schon immer fasziniert. Bordsteinkanten sind nicht nur ein formal-konstruktives Element des städtischen Straßenraums, sondern sagen auch etwas über den Charakter einer Mobilitätsgesellschaft aus. Die seit etwa dreißig Jahren zu beobachtende Totalnormierung der Straßenränder hat nicht allein mit Reaktionen auf sich wandelnde Nutzungs- und Mobilitätsformen zu tun, sondern spiegelt auch Veränderungen im mobilitätskulturellen Selbstbild. Besonders gut zeigen lässt sich das am Vordringen straßenkantenfreier, aber zugleich durch Straßenmarkierung und -möblierung in Form von Pollerreihen oder Betonblumenkübeln hochregulierter, ‚barrierefreier‘ Ein-Ebenen-Flächen nicht nur in Fußgängerzonen, sondern auch auf Bahnhofsvorplätzen und an anderen repräsentativen Orten des städtischen Raums. Die Bordsteinkante ist ein Attribut der industriellen Mobilitätsklassengesellschaft, der nachpostmoderne Turboglobalkapitalismus ist zwar an klassengesellschaftlichen und mobilitätsstratifikatorischen Frontstellungen keineswegs ärmer, verzichtet aber mancherorts auf die Hierarchisierung der Verkehrsteilnehmer durch die Zuweisung einer bestimmten Höhe des Verkehrswegs. Waveboarder und eventuelle spätere Revolutionäre werden das einmal zu schätzen wissen, denn die Anfahrbarkeit von strategisch relevanten Objekten mit mannschaftsbefördernden LKW und auch PKW-gestützten Kleinwaffensystemen wird dadurch sehr viel einfacher. In der DDR hielten sich herkömmliche Bordsteinkanten bis kurz über die staatliche Existenz des sozialistischen Vaterlands deutscher Nation hinaus: hohe Natursteinreihen beiderseits der Kopfsteinpflaster-Chausseen, die immer noch älter waren als man dachte. Der starke Neigungswinkel des Straßenoberbaus gemäß der preußisch-deutschen Straßenbaunormen zum Rinnstein hin betonte die Höhe des Bordsteins noch zusätzlich, und man tat gut daran, sein Auto mit respektvollem Abstand oder jedenfalls so am Straßenrand zu parken, dass die Beifahrtür beim Öffnen nicht erheblich Schaden nahm. Vorhandene alte Alleeebäume arbeiteten mit ihren Wurzeln an den Steinen, die daher den Eindruck eines unregelmäßigen Gebisses machten: schiefstehend, gegeneinander verkeilt, halb oder ganz herausgebrochen, so dass bei Regen das nicht mehr gehaltene Erdreich oder, je näher an Berlin, der märkische Sand in die Straße gespült wurde. Geschah das lange genug, und für Instandsetzungsarbeiten fehlten in der späten DDR zunehmend die Ressourcen an Material und Sinn,

unterminierte dieser Abbruchprozess auch den kleingepflasterten oder kleinplattenbelegten Bürgersteig. In der Regel wurden einfach ein paar Schaufeln groben Schotter aufgebracht, was bis zur Komplettrevision der Straße im Zuge des solifinanzierten Aufbaus Ost in den 90er Jahren einigermaßen hielt. Der Herbst konnte insofern tückisch sein, als der Wind das gefallene Laub an den Straßenrand blies, den Bordsteinkantenverlauf abschnittsweise unsichtbar machte und Gelegenheit für schmerzhaft Fehltritte schuf. Jedenfalls wollte mich ein unterbeschäftigter, am Straßenrand stehender Volkspolizist im Oktober 1987 in Schöneiche bei Berlin in Verwirkli-



Abbildung 45
Ein mustergültiger Bordstein in H0: bis Ende der 50er Jahre im Westen, bis Anfang der 90er Jahre im Osten.⁶³

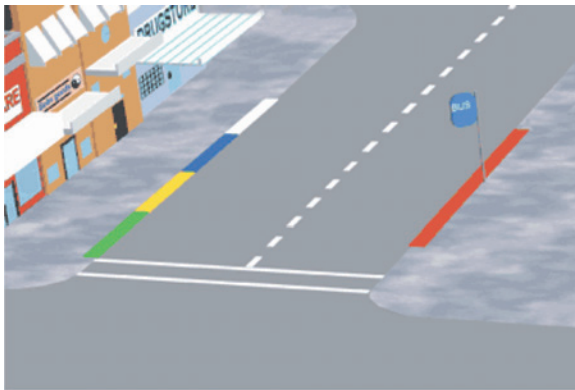
Parking At Colored Curbs

Painted colored curbs have the following special parking rules:

White—Stop only long enough to pick up or drop off passengers or mail.

Green—Park for a limited time. Look for a posted sign next to the green zone for time limits, or locate the time limit painted on the curb.

Yellow—Stop no longer than the time posted to load or unload passengers or freight. Drivers of noncommercial vehicles are usually required to stay with the vehicle.



Red—No stopping, standing, or parking. (Buses may stop at a red zone marked for buses.)

Abbildung 46
Auszug aus dem California Driver Handbook.⁶⁴

⁶³ Weinert-Modellbau [Katalog], Weyhe/Dreye 1988, S. 29.

⁶⁴ Quelle: <http://www.dmv.ca.gov/pubs/hdbk/parking.htm> [16.1.2012].

chung eines guten, wenn auch rotpreußischen Policy-Regimes genau davor warnen, als ich im Begriff war, einen Schritt auf die Straße zu tun, so dass mein eingeübtes Zusammenzucken über die Ansprache durch die Staatsmacht und instinktives Fühlen nach den Papieren in der Manteltasche ganz unbegründet war. Bemerkenswert sind auch die gerundeten amerikanischen Betonsteine mit ihrer verkehrsschildgleichen Bemalung, die der Autofahrer kennen muss, sonst macht man schnell Erfahrungen mit einem officer, der nicht nur einer Sehnendehnung vorbeugen möchte. Bei älteren Straßen aus der intensiven öffentlichen Bauphase des New Deal in den 30er Jahren sind die curbs von beachtlicher Höhe und verwitterter Materialwürde mit tiefen, vom Frost zugefügten Wunden und fast schwarzer Farbe nach über siebzig Jahren im Einsatz für das amerikanische Mobilitätssystem. Verglichen mit diesen Veteranen wird von den legoartigen mausgrauen Normsteinen unserer Gegenwartsstraßen erst dann etwas zu berichten sein, wenn sie im Zuge ihres sozialen Lebens Patina angesetzt und etwas miterlebt haben.



Abbildung 47
Neue amerikanische Bordsteine.⁶⁵



Abbildung 48
Und der deutsche Flachbordstein F10 für Verkehrsinseln.⁶⁶

65 Quelle: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Curb_gutter_storm_drain.JPG&filetimestamp=20060404205544 [16.1.2012].

66 Quelle: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:2007-11-29_-_11-49_-_Bordstein_F10_-_1-60_sec_F3,8_Canon_PowerShot_A400_-002.JPG&filetimestamp=20080119072627 [16.1.2012].

Buchhandlung zur Heide

Schräg gegenüber vom Hauptsitz der Universität Osnabrück im Schloss lag am Neuen Graben Dieter zur Heides Buchhandlung, ein zentraler und spezieller Ort für meinen zwölf Jahre älteren, studierenden Bruder. Meine Eltern bevorzugten eine größere Publikumsbuchhandlung in der Großen Straße, in der ich mit ihnen auch öfter war. Nur gelegentlich durfte ich mitgehen, wenn mein Bruder bei zur Heide etwas zu besorgen hatte. Ruhe und Enge umfingen einen, wenn man zwischen sich und der Brandung des Durchgangsverkehrs vor dem Schloss Dieter zur Heides schmale Ladentür hatte. Von außen war das Geschäft in einem 50er-Jahresbau unscheinbar, ja geradezu versteckt: ein winzige Auslage, vollgestellt mit stw-Ausgaben, philosophischer und germanistischer Fachliteratur, eingerahmt von gardinenschweren Wohnungsfenstern. Vorbeifahrend im Auto konnte man das tiefblaue Ladenschild glatt übersehen. Die begehbare Fläche des Geschäftsraums war so beengt, dass man die Rockschoße des Anoraks im Auge behalten musste, um nicht einen Stapel mit Taschenbüchern einzureißen. Die bis zur vollen Sozialwohnungsgeschosshöhe reichenden Regale kamen mir als Kind wie Himmelsleitern vor: bis an die Decke dicht und teils doppelreihig belegt. Suhrkamps Taschenbuchangebot präsentierte sich in seiner ganzen Farbigkeit über viele Meter, andere Regale wirkten unzugänglich durch die flächige Einheitlichkeit der weißen dtv-Paperbacks. Ein großer Teil des Suhrkamp-Wissenschaftssortiments mit den bunten Titeln auf schwarzen Einbänden grüßte herüber, die weitaus meisten Titel für mich vollkommen unverständlich. Mittendrin stand an seinem Ladentisch der linksintellektuelle Betreiber im langärmligen Oberhemd und Jeans, über seinen Halbbrillenrand spähend. Manche Staatsexamenszulassungsarbeit und Promotion wäre ohne seine geduldige Beratung auf der Grundlage erstaunlicher Versiertheit in den Geistes- und Sozialwissenschaften gescheitert. Wer auf die Idee kam, sich von ihm für Konfirmationsgeschenke beraten zu lassen, konnte schnell bemerken, dass er den Typus Kunden voraussetzte, der in Büchern Erkenntnis und nicht ein gut mit Geschenkpapier zu umwinkelndes Papiervolumen sucht, mit dem man sich nicht blamiert. Die Kommunikation mit meinem Bruder blieb daher meist darauf beschränkt, dass zur Heide fertig gepackte Plastiktragetaschen mit dem vorbestellten Inhalt herüberreichte. Bezahlt wurde aufgrund der Großabnahme immer auf Rechnung. Überall in unserem Haushalt lagen bis zum Auszug meiner Mutter zur Heides tiefblaue, später dann hellblaue Plastiktüten herum: Buchhandlung Dieter zur Heide. Universitätswissenschaften. In der ersten Hälfte der 80er Jahre zog Osnabrücks einzige Universitätsbuchhandlung im materiellen und habituellen Sinn dann in einen Neubau an einem neugestalteten Platz hinter der Großen Straße um, der seit den 50er Jahren vorwiegend als Parkplatz genutzt worden war. Das Gebäude im bunten Betonplattenbaustil der Zeit mit überfunktional vielen Giebeln, steilen Pseudoaltstadtdächern und Arkaden aus Waschbeton war Teil eines Ensembles mit einem Minipark zwischen Sichtbetonmöblierung zur neu geführten Straße hin, die den PKW-Verkehr

in eine ebenfalls neue Tiefgarage lenkte, über der wiederum etwas später der Neubau der Universitätsbibliothek entstand: weiß gestrichener Sichtbeton mit bodentiefen roten Sprossenmitatfenstern. Für zur Heide war der Umzug Ausdruck einer beachtlichen Expansion auf fünf Verkaufsetagen. Im Erdgeschoss, gleich neben einer Miele-Filiale, deren weiße und in den 80er Jahren zunehmend braune Ware im Schaufenster nebenan stand, gab es nun auch Postkarten, Kalender, Reise- und Sprachführer. Den Chef suchte man dort unten allerdings vergeblich. Der residierte oben im Wissenschaftsstock, wiederum vom Tresen aus die Welt in kritischer Absicht musternd. Und wer bis zum ihm hinaufstieg, wusste in der Regel, was er erwarten konnte. Schon gegen Ende meiner Studienzzeit begann sich Dieter zur Heide aus dem Geschäft zurückzuziehen, das sein Sohn und seine Frau weiterführten: glücklicherweise lange vor der Bologna-reform, mit deren auf die Bachelor-Bibliothek ausgerichteten Bedürfnissen er Schwierigkeiten gehabt haben dürfte.



Abbildung 49
Ein Lesezeichen aus der Zeit am Neuen Graben.⁶⁷

Bücher aus Wohnungsauflösung

Mehrere Male war ich bei Wohnungsaufösungen dabei und übernahm größere Bücherbestände, die sonst im Papiermüll gelandet wären, so Mitte der 90er Jahre in der Wohnung eines verstorbenen familienlosen Arztes und Psychotherapeuten in Frankfurt. Er hatte breitgefächerte intellektuelle Interessen, die sich in seiner thematisch nach Psychologie, Religion, Philosophie, Politik und Geschichte gliederten, seit den frühen 50er Jahren gewachsenen Bibliothek spiegelten. Für die zum Teil wertvollen Möbel fanden sich schnell Interessenten, auch der banale Hausrat verschwand zügig unter der Hand, die doppelreihig vollgestellten Bücherschränke in allen Räumen außer Bad und Küche blieben unberührt. Selbst gebrauchte Wäscheklammern und Holzkleiderbügel, Plastikwannen und Kaufhausgeschirr der 70er Jahre waren attraktiver. Schon damals ging mir durch den Kopf, dass es eigentlich richtig gewesen wäre, die Büchersammlung nicht zu fleddern, sondern als eine exemplarische soziale Konstruktion der intellectual history museal zu erhalten. Leider nur gibt es wenige Einrichtungen, vom Kempowski-Archiv einmal abgesehen, die an solchen materiellen Artefaktzeugnissen immaterieller Prozesse

⁶⁷ Quelle: privat.

Interesse haben. Wo hat man schon Gelegenheit, eines Menschen Beschäftigung mit verschiedenen Themen über so lange Zeit dokumentiert zu finden, und zwar nicht nur durch die Bücher und ihre Gebrauchsspuren, sondern auch den um sie herum vorhandenen Apparat? Dazu gehört, einmal abgesehen von der Verwendung der Cover-Innenseite für Notizen, Seitenverweise und teilweise rezensionshafte Kommentare, die nicht nur mentalitäts-, sondern alltagsgeschichtlich interessante Fülle von eingelegten Materialien, die für den nachträglichen Betrachter bemerkenswerte Überrestquellen darstellen. Da sind zunächst die vielen verschiedenen Formen von Lesezeichen: herausgerissene Ecken aus Zeitungen und Prospekten aller Art, Briefumschläge, von Dritten erhaltene Postkarten, Frankfurter Straßenbahn-, später U-Bahn-Fahrscheinne aus mehreren Jahrzehnten, Verlagswerbung für die neuen Titel des Jahres 1949, 1967 und 1979, Kassenbelege, Handwerkerrechnungen, Rezeptblankos und nicht fertiggeschriebene Rezepte aus der Praxis des langjährigen Arztes, Einzelblätter von Tisch- und Abreißkalendern in allen Zuständen des Vergilbens und Eingerissenseins, Lesezeichen aus bedrucktem Karton mit der Werbeaufschrift von Alt-Frankfurter Buchhandlungen, deren Namen man schon längst nicht mehr kennt. Viele dieser Lektüreartefakte sind als Beschreibstoff genutzt worden, und das nicht nur einmal, sondern wiederholt aus Anlass erneuter Lektüre. Was sich in Mikro-Druckbuchstaben auf einer Straßenbahnfahrkarte festhalten lässt, ist ebenso erstaunlich wie die Schichtung von Leseerfahrungen über lange Zeit, darunter oft Schlüsselfragen der öffentlichen Diskussion wie die nach den Ursachen des Nationalsozialismus, der Demokratiefähigkeit der Deutschen, der Bedeutung des Autoritären in der deutschen Geschichte, die Relevanz von Religion für die Moderne. Bei nicht wenigen Bänden sprengte die Menge der eingelegten Zeitungsartikel den Paperbackeinband. Zu den Einlagen gehören regelmäßig Buchbesprechungen aus der FAZ und

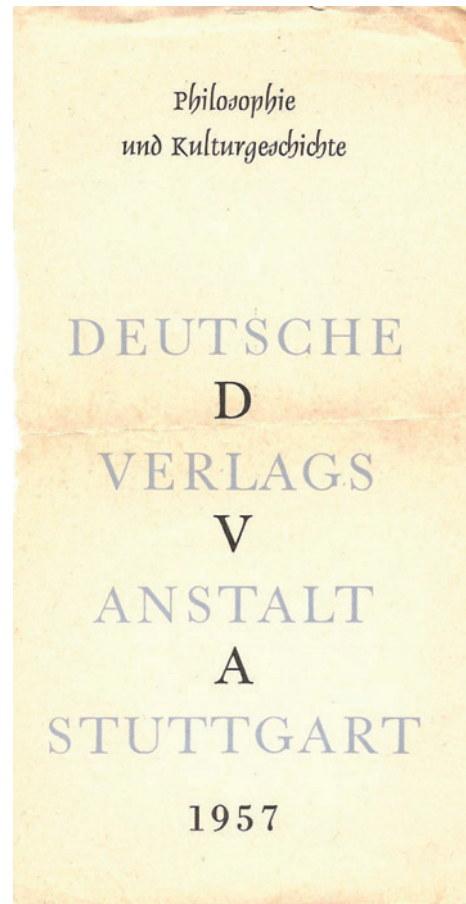


Abbildung 50
In ein Buch eingelegter Werbezettel.⁶⁸

68 Quelle: privat.

der ZEIT, aber auch sorgfältig ausgeschnittene und datierte Artikel zum Thema, längere Ausarbeitungen in Stichwortform zu einzelnen Sachzusammenhängen – vielleicht in Vorbereitung auf einen Vortrag –, auch hier immer wieder unendlich viele Querverweise auf andere Lektüren und, besonders faszinierend, nachvollziehbare Selbsthistorisierung: das Zurückkommen auf eine Wahrnehmung von 1950 im Jahr 1984. Walter Kempowski stellt in einem SFB-Fernsehportrait von 1975, in seiner eigenen Bibliothek stehend, die auf eine eingelegte Karte geschriebene Widmung in einem von ihm gebraucht erworbenen Buch vor. Diese, nicht etwa das Buch, würde er mitnehmen wollen, wenn er in seinem Leben wieder einmal fliehen müsse. Er hatte ein ausgeprägtes, seine Prosa prägendes Bewusstsein für die hohe Relevanz von Artefaktzeugen intellektueller Prozesse, von Realien.



Abbildung 51
 Eingelegte Buchtitel-Liste einer Frankfurter Buchhandlung.⁶⁹

⁶⁹ Quelle: privat.

Bürgernähe

Politiker wollen dem Bürger so nah sein wie Kinder den Süßigkeiten und Investoren dem Geld. Sie artikulieren diese für sie existenzielle, legitimatorische Strategie, die materielle Ressourcen zunächst erschließt und dann erhält, in formelhaften Wendungen. Einige treten besonders häufig im populistischen Politiker-Soziolekt auf. Die Akteure der politischen Arena möchten sich „auf Augenhöhe“ mit den Bürgerinnen und Bürgern sehen, und sie bevorzugen es vor allem in Akzeptanzfragen „die Menschen“ – bis Mitte des 20. Jahrhunderts noch: die Menschheit – zu adressieren, als deren Interessenwahrer sie durch erfolgreiche Identifikation eigener politischer Ziele mit den Belangen Dritter wahrgenommen werden wollen. Der Begriff der politischen „Bringschuld“ versprachlicht eine bekannte Demuts- und Unterwerfungsgeste mit zwei Bedeutungsebenen: die eine ist beißhemmungsfördernd mit Blick auf superiore gesellschaftliche Subsysteme wie die Wirtschaft, die andere anbiedernd mit Blick auf die unterkomplexen Wählerinnen und Wähler, die man „abholen muss, wo sie stehen“. Das schließt im übrigen politische „Führung“ durchaus ein, in der sich die Stärke des demokratisch legitimierte Politikers gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern zeigt, für richtig Erkanntes auch gegen mangelnde Einsicht in die Notwendigkeit der Sachzwänge durchzusetzen, zum Beispiel Groß- und Risikotechnologien, die für die „Zukunftsoffenheit“ unserer Gesellschaft schlechthin entscheidend sind. Sollte es dabei dennoch zu bedauerlichen Unfallszenarien kommen, die statistisch gleichwohl aufgrund ihrer Unwahrscheinlichkeit nur Belege für die absolute Sicherheit des politisch durchgesetzten Techniksystems sind, stehen die Politiker in ihrem Mitgefühl „ganz bei den Menschen“: „Unsere Anteilnahme gilt den Familien der Opfer“. Bürgernähe spricht aber auch aus der Betonung von „vollstem Verständnis“ für die von Unarten kaum zu unterscheidenden Gewohnheiten und möglicherweise aus Politikersicht außerordentlich unvernünftigen Wünsche der Bürgerinnen und Bürger als Lohnabhängige, Konsument/innen und Steuerzahler/innen, die immer mehr verdienen und weniger bezahlen wollen, überzogene Leistungsanforderungen an die öffentlichen Haushalte stellen und keinen Blick für das Gemeinwohl haben. Hier zeigen unsere Politiker für ihre Bürgerinnen und Bürger so viel Übersicht und Geduld wie gute Eltern bei der Erziehung ihrer Kleinkinder, die wieder einmal quengelnd im Supermarkt vor irgendeinem Plunderregal hängenbleiben. Sie sind ja auch einmal Kinder gewesen und werben mit unschuldig aufgerissenen Augen vor der Fernsehkamera in den ihnen zugestandenen zehn Sekunden Sendezeit um Verständnis für die Schwere ihrer aus der politischen Verantwortung resultierenden erzieherischen Härte, und dies im Wissen darum, dass Kinder und Wähler undankbar sind. Kein Widerspruch besteht in der Politikerlogik darin, sich gleichwohl „mündige“ Bürgerinnen und Bürger zu wünschen, ungefähr so, als ob Eltern es eigentlich bevorzugen würden, die eigenen Kinder kämen als halbwegs rational ansprechbare Mitzwanziger auf die Welt, mit denen sich ernsthaft über alles reden ließe.

Bürgernah ist im übrigen im Komparativ verwendbar, wenn dem politischen Gegner Arroganz der Macht oder technokratisches Auftreten vorgeworfen werden soll. Auch der Superlativ wird nicht lange auf sich warten lassen, wobei dann allerdings ein dialektischer Umschlag droht: am bürgernächsten waren immer noch die totalitären Weltanschauungsdiktaturen des 20. Jahrhunderts, die von vornherein auf den Alten Adam verzichteten und einen Neuen Menschen postulierten. Das geht dann schnell auf Kosten der „Augenhöhe“, erschließt andererseits schöne Potentiale an „Führung“. Nachschrift: Den Begriff Bürgerinnennähe scheuen unsere Politiker, die ansonsten immer von Bürgerinnen und Bürgern sprechen. Vielleicht erscheint er ihnen unanständig.



Abbildung 52

Bundeskanzler Willy Brandt auf einer Wahlkampfveranstaltung im April 1974: gar nicht bürgernah. Wiewohl sehr bürgerinnennah. Das fiel dann auch dem unangenehmen Zeitgenossen mit der Sonnenbrille auf.⁷⁰

⁷⁰ Quelle: http://www.bwbs.de/bwbs_biografie/Ruecktritt_B361.html [19.1.2012].

BVB-Fahrkarte

Bis in die letzten Jahre der DDR gab es bei den Ost-Berliner Verkehrsbetrieben kleinformatische Fahrkarten aus dicker Pappe. Dabei handelte es sich um ein typisches Sekundärrohstoffprodukt aus dem ewigen Materialwiederverwertungskreislauf einer agonalen und segmentären Konsumplanwirtschaft, in der Neues nur aus Altem entstehen konnte. Durch die eingearbeiteten Papp- und Papierreste waren die an sich paketpapierbraunen, ziemlich dicken Pappstreifen durch rote, grüne und blaue Faserreste manchmal geradezu bunt. Der Schriftaufdruck ‚Städt. Nahverkehr Hauptstadt der DDR, Berlin Gültig für eine Fahrt 0,20 M oder S-Bahn Preisstufe 1 (siehe Aushang)‘ war so wenig beständig, dass man ihn mit dem Daumen verwischen konnte. Keinesfalls durfte ein Tropfen Regen auf die Karte fallen, dann wurde sie völlig unleserlich und wellte sich. Die Kommunikation mit dem uniformierten BVB-Personal hinter den Schaltern der 20er und 30er Jahre erforderte Präzision. Beschrieb man in Unsicherheit über den richtigen Fahrschein das Fahrtziel zu umständlich, konnte man schon einmal berlinisch angeknurrnt werden: „Wohl Quas-selwasser jesoffen, wa?“ Beratung war nicht der Kompetenzbereich der rotpreußischen Amtswalter, und dies in Westlermanier von ihnen zu verlangen, konnte auch meine etwa gleichaltrige Cousine Susanne ärgern, die mich durch die Sperre schob und dabei etwas nachsozialisierte: „Was lieste ooch nich’ den Au-es-hang, Doofki? Dafür issa da.“ Denn im sozialistischen Vaterland hatte man nicht zu fragen, sondern zu lesen und dann zu wissen. Die Sperren sahen aus, als ob sie aus den 30er Jahren stammten: einfache Metallrohre an Ständern, an denen in Hüfthöhe auch die rot angestrichenen Handstanzen für die Selbstentwertung der Fahrkarten hingen. Auch dafür brauchte man eine gewisse Bediensouveränität. Die Erwartungshaltung an den

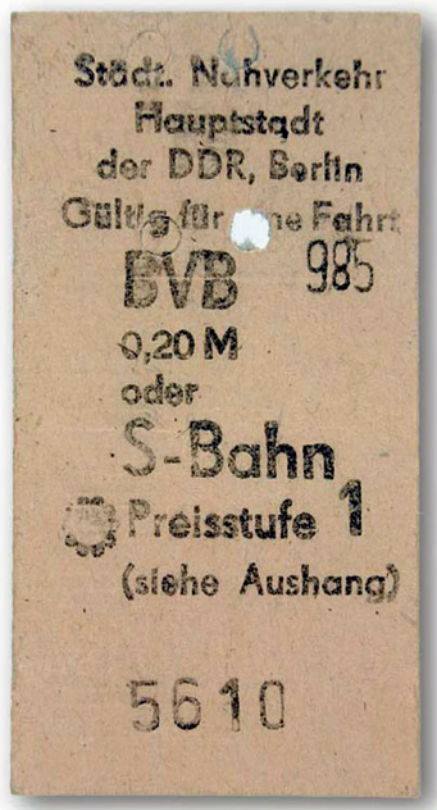


Abbildung 53
Ein farblich eher langweiliges Exemplar.⁷¹

71 Quelle: privat.

erfahrenen Hauptstädter ging dahin, im Vorbeigehen zu lochen. Meine Cousine konnte das sogar mit nur einer Hand: Karte einlegen und blitzschnell den Drücker nach unten donnern und die nun mit dem Erkennungsmuster einer bestimmten S-Bahnlinie versehene, herausfallende Karte im Weitergehen lässig einfangen. Unsereiner brauchte dafür auch mit zwei Händen sehr viel länger, was sofort Unmut über die Störung des Fließprozesses provozierte: „Wird det ne Bastelarbeit, oda was?“, kam dann von hinten. In manchen S-Bahnzügen der älteren Baureihen, also nicht der Olympia-Baureihe von 1936 und ihrer Reko-Überbauungen aus sozialistischer Zeit, hingen verblichene Propaganda-Spruchaufkleber mit der Handschrift-Ästhetik der Spruchbanner aus Stalins Lebzeiten, darunter der wundervolle Satz weiß auf rot ‚Der sozialistische Mensch ist ehrlich und entrichtet seinen Fahrpreis bei der BVB – solange es noch Geld gibt!‘ Die DDR war ein Land von hoher ideologischer Alltagsfrömmigkeit, deren Nebenaltäre überall standen. In manchen S-Bahnen steckte kostenloses, auf Klopapier gedrucktes Informationsmaterial über den Beitrag der BVB zum Aufbau des Sozialismus durch Erfüllung aller hohen Anforderungen der Besucher der Hauptstadt der DDR Berlin an den Nahverkehr in enger Abstimmung mit den für den Fernverkehr zuständigen Behörden der Deutschen Reichsbahn. Auch die Berufsberatung im Verkehrswesen verschenkte Handzettel zum Thema ‚Dein Arbeitsplatz im Nahverkehr der Hauptstadt der DDR‘. Allerdings schubste mich meine realsozialistisch säkulare Cousine immer von diesen Erinnerungen an den Offenbarungscharakter des Ganzen weg, weil der routinierte DDR-Bürger dergleichen vollständig zu ignorieren hatte: „Mähnsch, soviel Zeit möchtik hahm!“

Dachboden

Der Dachboden unseres Mietshauses würde heutigen Energiesparanalytikern Tränen in die Augen treiben. Man betrat ihn durch eine pappartig wirkende Holztür am Ende der Holzterrasse – Verbundstofftreppenstufen gab es nur bis in den ersten Stock –, und an windigen Tagen pffif es einem dort schon heftig entgegen. Es war immer dämmrig. Eine einzige Kellerleuchte direkt neben der Tür war die einzige Lichtquelle neben den winzigen quadratischen Fenstern an den Giebelseiten und den Dachluken aus verwittertem Blech mit angelaufenem Glas. Der Boden bestand aus groben, durch angesammelten Staub etwas geglätteten Dielenbrettern über den Mauern der Wohnung im Obergeschoss. An einigen Stellen war an deren Decken der Putz so dünn und schadhaf, dass der Lichtschein von unten spukhaft durchbrach. Den Dachstuhl bildeten rohe Fichtenholzstreben, auf denen die Dachpfannen ohne jede Isolierung von innen auflagen. Schon bei kleineren Herbststürmen kam die eine oder andere von ihnen herunter, und es konnte dauern, bis sich die Genossenschaft zur Reparatur entschloss. Dann sah man an

einer Stelle in den freien Himmel und bei Regen auf der Innenseite des Dachs auf Wasserrinnensale, die sich ihren Weg ins Mauerwerk bahnten. Überall standen kleinere und größere Kamine im Weg, denn ursprünglich hatte jede der zwei Wohnungen auf den beiden Hausseiten vier Brennstellen: im Wohnzimmer, einem Schlafzimmer, Bad und Küche. Ein eigenartiger Geruch ging von den Kaminen aus, um die herum dort, wo sie auf das Dielenholz des Bodens trafen, eine teerartige Masse aufgebracht war, wahrscheinlich aus Brandschutzgründen. Obwohl es nicht so hätte sein dürfen, war der Dachboden erheblich zugestellt und verplündert: alte Möbel, Kisten mit nicht erkennbarem Inhalt, einfach abgestellter Hausrat. Manches stand dort schon so lange, dass der Verfall eingesetzt hatte. Ein Küchenschrank von nicht mehr erkennbarer Farbe in der Formgebung der 30er Jahre mit erblindeten Scheiben war in sich zusammengesackt. Er stand unter dem Dachausstieg für den Schornsteinfeger und bekam seit Jahrzehnten regelmäßige Nässe ab. Eine verzogene Kommode reckte ihre weder schließenden noch ganz aufstehenden Türen melodramatisch schräg in die Höhe und gab den Blick auf einen vermodernenden Buchbestand von Literatur aus der NS-Zeit frei. Der Nachbar, dem sie gehört hatte, war schon in meiner frühen Kinderzeit verstorben. Wir bewahrten auf dem Dachboden die großen Pappkisten einiger Geräte auf: lange Zeit stand dort die riesige, dickwandige Papphülle des ersten Fernsehers, den meine Eltern angeschafft hatten. Aus ihr wurde später ein Puppentheater gebastelt, das nach eher seltenem Gebrauch wieder die Treppen nach oben getragen wurde. Feuchtigkeit und Kälte taten über die Jahre das ihre, so dass diese Bühne kein dauerhaftes soziales Leben hatte. Als Kind mochte ich die entrückte, außerzeitliche Stimmung dieses Hausteils: die Geräusche von draußen und drinnen waren gedämpft, der Staub tanzte, und man konnte sicher sein, dass man hier ungestört blieb. Besonders berührt hat mich damals der Eindruck, dass sich dort, auch wenn man ein ganzes Jahr oder länger nicht mehr gewesen war, nichts verändert hatte. Es war ein angenehmer Ort des Stillstands.



Abbildung 54

Unserem Dachlufenfenster sehr ähnlich, durch das der Schornsteinfeger aufs Dach stieg. Nur ist hier das Glas noch durchsichtig.⁷²

72 Quelle: <http://bild0.qimage.de/altres-dachfenster-ausstellfenster-foto-bild-46482110.270.jpg> [31.10.2011].

Darstellen

Innerhalb des Jahres 2011 ließ sich im öffentlichen Sprachgebrauch zunächst im Fernsehen, dann auch bis in die Frankfurter Allgemeine Zeitung eine neue Verwendung des Verbuns ‚darstellen‘ beobachten. Der Ursprung dieser Begriffsverwendungsmode lag im Bereich der Rede über wirtschaftliche Zusammenhänge: ein Unternehmen könne bestimmte finanzielle Anforderungen nicht mehr darstellen. Eine Reaktion des Vorstands auf Anforderungen der Märkte sei unter den Bedingungen der Finanzkrise nicht mehr darstellbar. Auch die Politik des Bundesfinanzministers habe die Absicht, dieses und jenes auf europäischer Ebene im Konsens mit Frankreich darzustellen. Dudens Universalwörterbuch bietet sechs Hauptbedeutungen und eine besondere Verwendung in der Chemiker-Fachsprache an: 1. ‚in einem Bild, einer Nachahmung o.ä. wiedergeben, als Abbild gestalten, abbilden (...). 2. in einer Bühnenrolle verkörpern (...); 3. in Worten deutlich machen (...). 4. die Bedeutung, den Wert, das Gewicht o.ä. einer Sache haben (...). 5. sich als etwas Bestimmtes zeigen, erweisen, in bestimmter Eigenart erscheinen (...). 6. (...) sich jemandem, einer Sache zeigen, zum Anblick o.ä. darbieten (...).‘⁷⁴

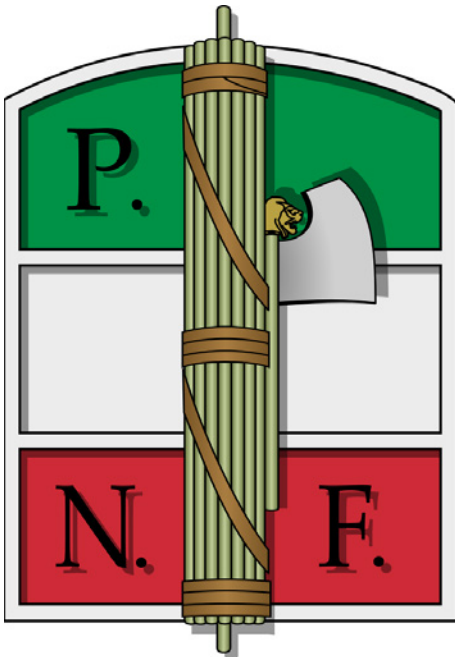


Abbildung 55
Das PNF-Wappen stellt im alten Wortsinn den Zustand unserer Demokratie dar: Unternehmensberaterfaschismus.⁷³

Und in der Chemie bedeutet ‚darstellen‘ „gewinnen, herstellen: einen Stoff auf synthetischem Weg darstellen (...).“⁷⁵ Keine dieser überkommenen Bedeutungen trifft die der rezenten öffentlichen Rede ganz. Das neue Darstellen schließt den Aspekt des ganz schlichten Handelns, des Aktivwerdens, ein. Ein Unternehmensvorstand oder Regierungsmitglied gibt gerade nicht etwas in einem Bild oder einer Nachahmung metasprachlich wieder, sondern macht und tut etwas. Mit Sorge erfüllen müsste uns die Assoziation, der Wirtschaftslenker oder Treuhänder demokratischer Macht auf Zeit verkörpere etwas in einer Bühnenrolle bzw. setzte seine soziale Rolle mit einem Bühnenpart gleich. Die Beunruhigung ist nicht am Platze: die Akteure wissen vielleicht nicht ganz so genau, was

⁷³ Quelle: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/43/National_Fascist_Party_logo_2.svg [22.12.2011].

⁷⁴ Duden. Deutsches Universalwörterbuch, Mannheim u. a. ²1989, S. 319.

⁷⁵ Ebd.

sie tun, aber ziemlich präzise, was sie wollen. Die Verdeutlichung wirtschaftlichen und politischen Entscheidens, also Darstellung in der Bedeutung, etwas in Worten deutlich zu machen, ist eine nicht nur rar, sondern im Zeichen der *Governance* entbehrlich gewordene Kunst in der letzten Zeit. Zudem ist das beim neuen Darstellen auch gar nicht gemeint, denn das hat viel mehr mit technokratischen, strukturell partizipationsantiaffinen Sachzwängen lupenreiner Demokraten als mit Kommunikation zu tun. In der amerikanischen politischen Kultur gilt schon seit der Ägide des zutiefst populistischen Progressivismus an der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert, u. a. verkörpert durch Präsident Teddy Roosevelt, dass ein Mann nicht an seinen Reden, sondern an seinem Handeln zu messen sei. In diesem Sinn hat die Neuverwendung von darstellen auch den Hintersinn von *talk softly, but carry a big stick*. Die Unternehmensgleichschalter und Sachwalter der *Governance* machen es vor bzw. stellen dies bereits auf allen Märkten nachhaltig erfolgreich dar. Bedeutung und Wert muss das, was hier implementiert wird, nur in einer Hinsicht haben: einen Geldwert. Die Darstellung genügt sich selbst, weil es um Macht und Herrschaft geht, nicht um Diskurs. Die Theorie des kommunikativen Handelns ist außer Geltung, ebenso das *government by tradition and discussion*: Was uns zum Anblick dargeboten wird, sind die Ruten und das exekutierende Beil im Wappen des *Partito Nazionale Fascista*, das altrömische Zeichen der Amtsmacht. Es kann verwundern, dass die Unternehmensberater noch nicht selbst Lust hatten, auf diese Symbolik zurückzugreifen, hier dann im alten Sinn einer Darstellung als Abbildung. Dort sind doch sogar einige formal gebildete Leute tätig. Die chemiesprachliche Bedeutung von darstellen als synthetisieren kommt dem Geist der neuen Wortverwendung recht nahe. Es soll mit einem gewissen Stolz zum Ausdruck kommen, das und wie eine Minderheit der *happy few* durch Machtergreifung viel Geld verdient bzw. das Gemeinwohl darstellt.

DB-Reisezentrum

Heute klingt es wie ein Märchen aus uralten Tagen der Dienstleistungsgesellschaft, sich daran zu erinnern, dass Kunden einer Staatsbahn, die Deutsche Bundesbahn hieß, ihre Fahrkarten nicht im Internet oder eilig an gimmelfigen Touchscreen-Automaten, sondern in einem eigens dafür vorgesehenen Büro im Bahnhof bei eigens dafür ausgebildeten Fachkräften kaufen konnten, die, so lange es sie noch gab, Uniform trugen. Sie waren Hoheitsträger, und der Begriff des ‚Kunden‘ bezog sich seit Reichsbahnzeiten auf die Industrie und deren Schütt- und Massengütertransport, nicht auf den Benutzer. Mein Vater hätte sich über die Bezeichnung ‚Bahnkunde‘ schiefgelacht und jedenfalls in der Bundesrepublik nie einen solchen Unsinn für möglich gehalten, das Rückgrat staatlicher Infrastruktur des modernen Industriestaats zu einem privat-

wirtschaftlichen Unternehmen zu machen. Was solcher Wahnsinn brachte, konnte man in Großbritannien ja sehen. Glücklicherweise war er für Bahnfahrten dann schon zu krank, um dies doch noch zu erleben. Schon die Umbenennung der Deutschen Bundesbahn in Deutsche Bahn missfiel ihm, um so mehr als Österreich und die Schweiz bei ihren Namensverklammerung von Staatsform und Bahn blieben. Dem Beispiel anderer größerer Bahnhöfe folgend, hatte der Osnabrücker Hauptbahnhof seit den 60er Jahren die lange Reihe von Fahrkartenschaltern durch ein glaskastenartig von der Haupthalle abgetrenntes DB-Reisezentrum ersetzt. Das Bahnfahren stellte bei uns wie bei den meisten Bundesbürgern die Ausnahme von der Automoralität dar, aber die 600-Kilometer-Interzonenstrecke, wie meine Eltern immer noch sagten, als die DDR schon rund dreißig Jahre alt war, blieb dem Zug vorbehalten. Zum Kauf der Fahrkarten, die man übrigens wohl nicht erhalten hätte, würde man ‚Tickets‘ verlangt bzw. ‚nachgefragt‘ haben, kam ich immer gern mit. Schon die Art der Werbung hinter den Scheiben des Reisezentrums machte klar, dass die Bundesbahn eigentlich nicht zu werben brauchte, sondern mit sanfter Ironie auf ihre unterhinterfragbare Bedeutung hinwies: Von der Decke hingen bisweilen jahrelang nicht ausgetauschte und daher immer etwas vergilbte Foto-Plakate von attraktiven inländischen Reisezielen, unterlegt mit der Popfarbigkeit der 70er Jahre, darunter auch Bildikonen wie das das vom SDS geklaute ‚Alle reden vom Wetter. Wir nicht.‘ Besonders zogen mich Spur-0-Modelle von Schlaf- und Speisewagen an, die in Glaskästen auf Ständern neben der wartzimmerartigen Bestuhlung standen. Die fein gearbeiteten und detaillierten Waggons hat-



Abbildung 56
Ein Leuchtreklamekasten der Bundesbahn, frühe 70er Jahre.⁷⁶

⁷⁶ Quelle: <http://kleinanzeigen.ebay.de/anzeigen/s-anzeige/deutsche-bahn-leucht-reklame-wir-fahren-immer-db-70er-schild-xl/35676161> [10.2.2012].

ten noch die Lackierung und Beschriftung der Modellbahnepoche III bis 1970, aber außer mir interessierte sich ohnehin niemand für sie. In der Kommunikation mit dem Schalterbeamten artikuliert sich eine etablierte Konditionierung, daher nahm sie gar nicht viel Zeit in Anspruch. Mein Vater musste nicht aufwendig beraten werden, er wusste vorher, welcher D-Zug Hoek van Holland–Osnabrück–Hannover–Berlin (Zoologischer Garten)–Berlin (Ostbahnhof)–Warschau in Frage kam; er kannte die sich über viele Kursbuchausgaben nicht verändernden Abfahrt- und Ankunftszeiten, und er wusste aus Erfahrung natürlich auch, dass man nach Möglichkeit nicht in einem Waggon der Deutschen Reichsbahn sitzen wollte, weil deren aus Buna-Produkten hergestellten Sitze derart stechend stanken, dass die Obertrikotagen noch tagelang danach rochen. Fensterplätze waren erwünscht, damit sich zumindest aus der Bahnseitenperspektive Aussagen über den Zustand des sozialistischen deutschen Vaterlands machen ließen. Bei den ersten Fahrten, an die ich mich erinnere, kommentierten meine Eltern noch dies und das, seit den frühen 80er Jahren sprachen die Dinge so für sich selbst, dass wir die Oh- und



Abbildung 57
Das DB-Original ab 1966. In Osnabrück
hing es noch Ende der 70er Jahre.⁷⁷

⁷⁷ Quelle: <http://killefit.net/blog/wp-content/uploads/2010/07/bahnwetter-550x792.jpg> [10.2.2012].

Ach-Rufe unerfahrener Westdeutscher im Abteil als peinliche Geschmacklosigkeit empfanden. Bei meiner Mutter, der einzigen gelernten DDR-Bürgerin, bewirkte solches Triumphgeheul, von dem seine Erzeuger auch nicht Abstand nahmen, wenn Reichsbahnpersonal anwesend war, eine sonderbare Form der nonverbalen Verständigung mit den anderen DDR-Bürgern, also den über die Systemgrenze reisenden Rentnern, aber auch mit den Reichsbahnern, auch wenn sie FDGB-Abzeichen trugen. Merkwürdigerweise wirkte das: saxoborussisch angeknurrt wurden wir nie.

DDR-Zeitungspapier

In den Päckchen, die unsere DDR-Verwandschaft zu Geburts- und Festtagen an mich schickten, waren die Bände aus der Bibliothek Deutscher Klassiker, der MEW und die Modellbahnpappschachteln von PIKO H0 sorgfältig mit Zeitungspapier ausgestopft. Die älteren Tanten aus Wilhelm-Pieck-Stadt-Guben verwendeten das Neue Deutschland, meine Ost-Berliner Tante väterlicherseits die Junge Welt meiner etwa gleichaltrigen Cousine Susanne. Beide Organe konnte man an ihrem spezifischen Eigengeruch auseinanderhalten, in den die Papierqualität und die Intensität der Druckerschwärze einfluss. Das Neue Deutschland, gedruckt auf etwas festerem, aber im Vergleich zu westdeutschen Zeitungen immer noch extrem weichem Papier, war gekennzeichnet durch eine stechend chemische Note. Nur ein anderes olfaktorisches DDR-Phänomen, einmal abgesehen vom allgegenwärtigen Braunkohlenbrand und Zweitakterduft, war ähnlich unverwechselbar: das Kunstleder der Sitze in den Fernschnellzügen der Reichsbahn. Hielt man sich das Neue Deutschland direkt unter die Nase, konnte einem schwindlig davon werden. Legte man die Unterarme beim Lesen auf das Blatt, roch bald auch die Kleidung danach. Die Junge Welt war stark holzhaltig und in der Verarbeitung so schlecht, dass gelegentlich Holzfaserreste aus dem Papier hervortraten, was zu hübschen Verfremdungseffekten bei den Schwarz-Weiß-Fotos führte. ZK-Mitglieder oder anderweitig verdiente Genossinnen und Genossen beim Aufbau des ersten deutschen Arbeiter- und Bauernstaats hatten kein Gesicht, sondern einen graufarbenen Fleck, gelegentlich auch eine bunte Fetzen-Aura um ihre Person. In den eng gedruckten Kolumnen, sozialistische Zeitungen sind immer Bleiwüsten, gab es zwar keine Rechtschreibfehler – mein Deutschstudienrat wollte demjenigen, der ihm einen Rechtschreibfehler in einer DDR-Zeitung zeigte, einhundert Mark geben, was nie eintrat – aber unleserliche Halbsätze aufgrund der Unebenheit des Papiers: Ewiger Kam- - - Faschism--! Planziele deutlich über--füllt. Mächtige Kund--bung der so--listischen Jugend in Kub-. Provo--tion-- des Bonner Imp--ialismu-. Den Exemplaren der Jungen Welt, die mich erreichten, konnte man an der Falzung ansehen, dass sie noch nie aufgeblättert worden waren.

Das Neue Deutschland aus dem medien- und ereignisarmen Guben zeigte deutlich mehr Gebrauchspuren. Im öffentlichen Raum der DDR war der Umgang mit den Staatsmedien ein Ritual eigener Art. Gelesen wurde erstaunlich viel. In der Ost-Berliner S-Bahn hatten viele das Neue Deutschland als Präsenzikone sichtbar dabei, steckten ihre Nase aber in Bücher. Und selbst Beflissenen, die sich ostentativ mit dem Organ befassten, sank gelegentlich der Kopf auf die Zeitung, was dieser vor allem dann nicht gut bekam, wenn auf dem Kopf eine Uniformmütze mit Schirm saß. Der Stil des ND war einfach zu blutdrucksenkend. Die schönste ND-Zerstörung schaffte ein mir in der S-Bahn gegenüberstehender, einschlafender NVA-Oberst, der beim Müdewerden der Arme das Außenblatt in der Mitte so durchriss, dass sich die gesamte deutsche Prawda selbständig auf den S-Bahnboden entblätterte. Sein Schrecken war groß, gelacht hat niemand. Denn das war ja schon fast eine Frage für die Exegese der Kirchenväter der Staatssicherheit, wie man ein durch Schlafanfall versehentlich und im Ergebnis gleichwohl provozierend vernichtetes Zentralorgan diskret entsorgt.



Abbildung 58

Eine Ausgabe der Jungen Welt vom 20. Februar 1985: ein Hingucker war sie nicht.⁷⁸

⁷⁸ Quelle: <http://cgi.ebay.de/ws/cBayISAPI.dll?VISuperSize&item=220882008108> [31.10.2011].

Die Kompetenzen des Grafen Legrain

In dem Louis-de-Funès-Film ‚Le Tatoué‘ von 1968, der auf deutsch den blödsinnigen Titel ‚Balduin, das Nachtgespenst‘ hat, spielt Jean Gabin einen alten Grafen Legrain, dem Modigliani persönlich 1919 ein Gemälde auf den Rücken tätowiert hat. Durch einen Zufall entdeckt das der umtriebiger-neurotische Pariser Gemäldehändler Mézeray, gespielt von de Funès, und bedrängt den alten Querkopf, im Wortsinn seine Haut zu verkaufen. Bemerkenswert wie in den meisten de-Funès-Filmen sind die inszenierten sozialen Konstruktionen, auf denen die ansonsten opera-buffa-artige Handlung beruht, in diesem Fall ist das die Biographie des Grafen Legrain. Im Rückblick erzählt der Graf, er sei 1896 geboren und mit vierzehn Jahren nach einem Streit mit seinem Vater zur Fremdenlegion davongelaufen. Dort habe er unter falschem Namen bis zu seinem Ausscheiden aus dem aktiven Dienst alle in allen in Frage kommenden Schlachten gekämpft, als Soldat durch und durch. Er ist als alter Haudegen und Bonvivant der Gegentyp zu dem windigen sozialen Aufsteiger Mézeray, dem alle Tugenden und Kompetenzen eines richtigen Franzosen fehlen. Und genau diese sind das eigentliche Thema dieses Films. Um die Chance zu wahren, an die schon verkaufte Tätowierung auf Legrains Rücken heranzukommen, lässt sich Mézeray darauf ein, Legrain vertraglich zu garantieren, sein Feriendomizil zu renovieren. Später wird er feststellen müssen, dass es sich um den heruntergewirtschafteten Stammsitz derer von Castainac handelt, dessen letzter Spross der Tatoué ist. Legrain bewohnt in einem Pariser Vorort ein unauffälliges Haus aus der Zeit der Jahrhundertwende mit großer Küche, denn der Graf isst gut – im Unterschied zu dem übernervösen Mézeray. Er kocht selbst, und das nicht schlecht. Die Fahrt von Paris zu seiner Burg im Périgord erfolgt mit einem von ihm tadellos instandgehaltenen Oldtimer, wahrscheinlich ein großer Renault von vor dem Ersten Weltkrieg, an dem Castainac schon 1931 den Tachometer ausgebaut hat. Im Unterschied zu Mézeray hat er Zeit. Mit großer Sensibilität lenkt er das automobile Kulturgut ausschließlich über kleine Landstraßen durch französische Bilderbuchlandschaften unter einem blau-weißen hohen Himmel und schafft es zum Entsetzen des Kunsthändlers aufgrund sportlicher Fahrweise auch, in der Kurve einen noch langsameren LKW zu überholen. Da die Fahrt an einem Tag nicht zu bewältigen ist, wird über Nacht gezeltet, was dem alten Soldaten großes Vergnügen bereitet, nicht zuletzt, weil es den überzivilisierten Mézeray völlig überfordert. Auf der maroden Burg angekommen, setzt sich das Graf ans Spinett und spielt Bachs Präludium Nummer Eins, um dann auszuführen, dass und wie die Anlage mit Teilen aus dem 11. Jahrhundert zu renovieren bzw. originalgetreu zu rekonstruieren ist. Auch für die Waffenkundigkeit des Grafen gibt es Anwendung, als eine Bande von Plünderern nachts einen Einbruch wagt. Mit Maschinengewehr und Handgranaten werden die Eindringlinge in das Burgverlies getrieben und Mézeray gewinnt beim MG-Schießen zum ersten Mal Geschmack an einer freieren Lebensweise. Die Gendarmerie belässt es bei milden Ermahnungen, dass die Selbstjustiz seit 1789 abgeschafft sei:

sie wird im Laufe des Films noch öfter anrücken müssen, um für unliebsam empfundene Gäste aus dem Kerker abzuholen. Zurück in Paris, verpflichtet Mézeray Legrain zu einem umfangreichen Sportprogramm, damit die Tätowierung auf dessen Rücken nicht durch fortschreitende Fettleibigkeit gefährdet wird. Dabei erweist sich der korpulente Alte im Judo, Boxen und Eislauf als ungewöhnlich durchtrainiert. Dass er auch den französischen Kultusminister in sein Burgverlies sperrt, rundet das Bild eines Gentleman-Exzentrikers ab, dessen anti-zivile, technikaffine und lebensgenussbetonenden Eigenschaften und Kompetenzen aus dem ersten Drittel des 20. Jahrhunderts in der knorrigem Verkörperung Jean Gabins jedenfalls Ende der 60er Jahre noch vollkommen authentisch wirkten: als ein Grundmodell der französischen Moderne, mit der sich der geldgierige Mézeray am Ende sogar anfreundet, während der dummgewichtige Minister unter der Trikolore schreiend ins Verlies aus dem 11. Jahrhundert rutscht.



Abbildung 59

Das richtige Essverhalten muss noch gelernt werden.⁷⁹

⁷⁹ Quelle: <http://cache2.allpostersimages.com/p/LRG/58/5836/5S1SG00Z/affiches/dole-marcel-louis-de-funes-et-jean-gabin-letatoue-1968.jpg> [22.1.2012].



Abbildung 60

Am Volant, auf dem Weg ins Périgord, mit unterschiedlicher Wertschätzung für die gefahrene Geschwindigkeit.⁸⁰

DIN-Straßen

In Frankfurt am Main und Karlsruhe habe ich in vormaligen Siedlungen der US Armed Forces gewohnt. Bis Mitte der 90er Jahre zogen die amerikanischen NATO-Truppen weitgehend ab und hinterließen großzügige Wohnanlagen in parkähnlicher Umgebung und exzellenter Lage. Die Tätigkeit im öffentlichen Dienst erwies sich ausnahmsweise einmal als Vorteil, da man einweisungsberechtigt war, wie es so schön hieß. Wer damals in Frankfurt vergleichbare Wohnungen frei suchte, musste genetisch wohlhabend oder günstig verheiratet sein. Die Häuser waren nach amerikanischen Vorgaben in den späten 50er Jahren gebaut: zweigeschossige Riegel mit Drei- bis Fünfstückwohnungen, die größeren mit Balkon und alle mit riesigen Fenstern für deutsche Verhältnisse. Ihr Äußeres war den deutschen Gewohnheiten angepasst, ihre Raumaufteilung entsprach amerikanischen Vorstellungen: kein Flur, sondern die Wohnungstür im Wohn-Esszimmer, flankiert von einem Doppelschrank als Garderobenersatz; die Küche komplett möbliert, mit einer Schrankdurchreiche zum Esszimmer und riesigen Lücken für die standardisierten Maße von General Electric-Herden und -Kühlschränken. Un-

⁸⁰ Quelle: <http://www.cinemovies.fr/photog-116114-4.html> [21.1.2012].

sere Elektrogeräte wirkten da verloren wie Puppenstubenmöbel. In allen Zimmern gab es eine Wand mit weißen Einbauschränken: praktisch für oft umziehende Truppenangehörige, ein Problem für diejenigen, die Wandraum für viele Regale brauchen. Auf dem Boden der Schränke fand sich noch der eine oder andere Stern von den Schulterstücken der Uniformen. Von unserem Balkon aus konnten wir die bald nach unserem Einzug beginnenden Bauarbeiten an den Parkplätzen vor jedem Haus verfolgen. Für amerikanische Bewohner war es selbstverständlich, schon in den 50er Jahren für jede Wohneinheit zwei Parkplätze vorzusehen, einen für den Sedan und einen für den Familien-Caravan. Auch Länge und Tiefe entsprachen den Anforderungen von General Motors, Ford, Buick, Chrysler und Chevrolet: man konnte das satte und durstig saugende Blubbern der Achtzylinder hören, wenn man diese Parklandschaften sah. Straßenführung und Bürgersteige waren die einer amerikanischen Kleinstadt, die bequeme Erreichbarkeit der Häuser mit dem Auto stand im Vordergrund, charakteristisch amerikanische Regulierungen wie yellow und red curb sowie gelb-schwarze ‚Slow‘-Schilder fehlten nicht, damit der Verkehr als ruhiger Fließprozess ohne Störung abläuft. Hat sich eigentlich schon einmal jemand kulturgeschichtliche Gedanken darüber gemacht, dass in den USA, dem Land, demgegenüber sich hier so viele heimlich oder offen kulturell überlegen fühlen, alle Straßenverkehrsschilder textbasiert sind im Unterschied zu unseren europäischen Piktogrammen für autofahrende Primaten? Die Straßenkreuzungen und Einmündungen waren sanft geschwungen, die Fußwege verliefen nicht direkt neben den Straßen, sondern tiefer in den Grundstücken, damit Autofahrer und Fußgänger sich nicht in die Quere kommen. Und dann begann die deutsche Normdurchsetzung. Man hatte den Eindruck, dass die zuständigen deutschen Behörden am liebsten alles an den Amerikanersiedlungen dem Erdboden gleichgemacht hätten, angefangen bei den Häusern. Tatsächlich war es gelebter und virulenter Antiamerikanismus und Hass auf die Großzügigkeit des American Way of Life, der sich vor allem im Rückbau der öffentlichen Wege auf deutsche Normen auslebte: DIN-Faschismus. Alle Parkplätze wurden durch die unmotivierte Verbreiterung der nun streng in rechten Winkeln verlaufenden Verbundsteinbürgersteige auf das Golf-Maß verkleinert und durch die Anpflanzung von Jungbäumen künstlich verknappt. Man muss dazusagen, dass es in den Amerikanersiedlungen keinen Mangel an Grün, sondern alten, gezielt angelegten Baumbestand gab, zum Teil, wie in Karlsruhe, mit Anpflanzung nor-



Abbildung 61

Ein 1969er Cadillac Fleetwood Brougham: für ihn und seinesgleichen waren die Parkplätze amerikanischer Siedlungen gemacht.⁸¹

81 Quelle: <http://www.city-data.com/forum/automotive/245682-show-us-your-truck-car-van.html> [30.11.2011].

damerikanischer Arten. Die Schwünge des Straßenverlaufs verschwanden ebenso wie die begrünten Verkehrsinseln. Zone-30-Schilder und landebahn große Fahrbahnbemalung mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit machten endgültig klar, dass dieser Ort nicht mehr im befriedeten Raum der Pax Americana liegen sollte. Besonders traurig war der Anblick der auf keinen Bedarf reagierenden, aber normvollendeten neuen Holz-Stahl-Spielplatzmöblierung auf den weiten Abstandsflächen zwischen den Häusern, wo früher Fangen und Werfen geübt worden war, als es hier noch richtige Kinder gab. Auf dem kleinen Baseballplatz trafen sich jetzt nachmittags die devianten deutschen Jugendlichen zum gemeinsamen Handymissbrauch, abends ihre Eltern für Züge aus dem Flachmann. Nur gut, dass kein ehemaliger Bewohner erleben musste, was die Randsiedler des Imperiums nach dem Abzug der Garnison aus deren mobilitätskultureller Infrastruktur gemacht haben. Vielleicht ist die Ahnung davon ja ein Grund, weshalb US-Bürger, die von Europa nachhause fliegen, sagen: back to the world.

Elisabeth Siegels Wohnung

In unserem Osnabrücker Mietshaus wohnte oben links die 1901 geborene Pädagogin Elisabeth Siegel, die bis 1969 an der PH das Fach Sozialpädagogik vertreten hatte und deren letzter Assistent mein Vater gewesen war, bevor er in den Schuldienst ging. Ich hielt mich oft in ihrer Wohnung auf. Sie lebte allein und ließ sich gern besuchen. Nur wenig hatte sich am Bezugszustand von 1952 geändert, der Gesamteindruck war geradezu ärmlich: wenige zusammengewürfelte, schadhafte Möbel, ausgetretene Teppichbrücken mit Löchern, die Zimmerecken vom Staub der Jahrzehnte nachgedunkelt. Die Wohnung war Elisabeth Siegels intellektuelles Laboratorium und Archiv, aber keine nach hauswirtschaftlichen Kriterien zu beurteilende Heimstatt. Das sah auch die einige Zeit vorhandene Putzhilfe so, die vor den unverrückbaren Stapeln mit sortierten Zeitungsartikeln aus der FAZ, der ZEIT und dem Weserkurier seit den 50er Jahren, den Bücher- und Sammelmappentürmen kapitulierte und sich auf das Wischen des Hausflurs, das Badezimmer und die wenig benutzte Küche beschränkte. Im Schlaf-, Wohn- und Arbeitszimmer standen runde Tische mit ergrauten Tischdecken. Auf ihnen stapelten sich bis auf meine kindliche Augenhöhe die Materialberge, deren alpine Formation nur Elisabeth Siegel überblicken und deren Schichtung sich nur zeit-, kultur- und bildungsgeschichtlich erklären ließ. Beim Erzählen fiel ihr irgendetwas ein, ein Stichwort aus einem Artikel über Adolf Grimme aus den frühen 60er Jahren, und sie sprang von ihrer Bettcouch und schoss auf einen Tisch zu, wühlte herum, dabei immer weiter leise, trocken und akzentuiert redend, bis sie fündig wurde. Gelegentlich löste sie bei solchen Aktionen Lawinen aus, was aber nicht weiter störte. Sprang ich beflissen hinzu, um irgendetwas aufzusammeln, konnte es passieren, dass sie losbellte: „Das lass

mal liegen. Das muss mit Verstand gemacht werden, nicht, weil man gelobt werden will.“ Oft tauchte sie dann, ihren Fund überfliegend, in Zeitgeschichtstiefen ab. „Jaja, Grimme. Der arme Mann. Alles vergebens.“ Fragen durfte ich immer, nur war die Antwort nicht immer kindgerecht. Ihr kultiviertes Understatement machte neugierig: wie es ihr, der frühen Nazigegnerin, im Sommer 1945 passierte, dass sie einen englischen Offizier in Celle auf der Straße mit Heil Hitler grüßte oder wie sie sich 1932 auf einer Freizeit der Gemeinschaftsbewegung in Königsberg dazu entschloss, Mein Kampf zu lesen, und nachts vom Heimleiter zur Ordnung gerufen wurde, weil sie ständig in schallendes Gelächter ausbrach. Wie man sich fühlt, wenn man als entlassene PH-Professorin in Elbing auf dem Magdeburger Wochenmarkt Heringe verkauft. In ihrem Wohnzimmer standen zwei massive deckenhohe Bücherschränke. Am größeren der beiden zeigte sie mir einmal den Spalt zwischen den Brettern der Rückwand, in dem sie für Adolf Reichwein belastende Unterlagen aus dem Umfeld des Kreisauer Kreises versteckt hatte. Vorn auf den Regalen standen anthroposophische Basteleien: ausgeschnittene Papierspiralen, denen man bei der Entfaltung zusehen und sich etwas dabei denken konnte. Elisabeth Siegels Welt war das nicht, aber sie warf nichts weg, auch das nicht, was man ihr vor 1930 geschenkt hatte. Interessanter für mich war eine Sammlung mit kleinen Marionetten aus der pädagogischen Praxis des darstellenden Spiels. „Nichts



Abbildung 62

Elisabeth Siegel, Rolf-Ulrich Kunze, 2. Advent 1968, in unserem Erker in der Ameldungstraße.⁸²

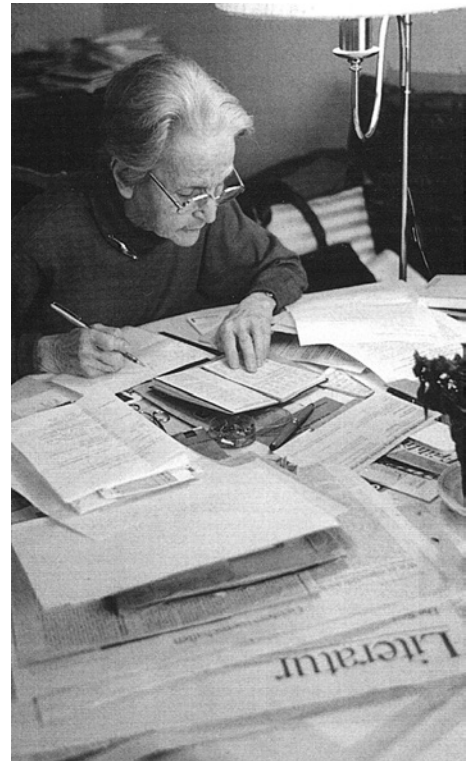


Abbildung 63

Eigentlich waren alle Räume von Elisabeth Siegels Wohnung Arbeitszimmer, hier in den 70er Jahren. Giftig konnte sie werden, wenn ich angab, mit Rücksicht auf Schularbeiten gehen zu müssen: „Das *musst* du nicht, das *willst* du!“⁸³

⁸² Quelle: privat.

⁸³ Edda Hattebier, *Lehren für das Leben. Elisabeth Siegel. Biografie*, Münster 2001, S. 225.

für Kinder“. Mein Vater erklärte mir dann, wie sie in ihren Vorlesungen das Schüler-Lehrer-Verhältnis mit solchen Mitteln nachspielte: vorstellen konnte ich mir das allerdings nicht. An dieser streng aufklärerischen Frau war so gar nichts Spielerisches und Spontanes. Die Bücherschränke überließ sie mir, als sie ins Altersheim zog: nicht, weil ich die Möbel hätte brauchen können, sondern weil ich inzwischen Zeithistoriker war und die damit verbundene Geschichte weitererzählen sollte.

Elternbetten aus Kiefernholz

Als meine Mutter aus Wilhelm-Pieck-Stadt Guben im vormaligen Land Brandenburg 1956 in die Bundesrepublik übersiedelte, nahm sie die Möbel ihrer Eltern mit. Die hatten sich nach der Flucht aus ihrem Haus im polnisch gewordenen Ostteil der Stadt nach 1945 komplett neu einrichten müssen, und zwar mit einfachen und, wie alle Möbelpacker später immer wieder lobend hervorhoben – sehr leichten Kiefernholzmöbeln aus SBZ-Produktion. Das Schlafzimmer ergab sich aus einem Doppelbett mit hohen Fuß- und Kopfwandteilen, an den strategischen Stellen gerundet, damit man sich auch ohne Licht nicht stößt, einem dreiteiligen Kleiderschrank mit Aufsatz und einem Wäscheschrank mit Schüben an beiden Seiten, Doppeltür in der Mitte, sowie einem dreiteiligen Spiegelaufsatz. Alle Möbel bestanden aus rührend dünnwandigen, nicht oberflächenlackierten Brettern, die braun gebeizt waren – vielleicht kommt IKEA demnächst auch einmal auf diese Idee der Kiefernplattenveredelung. Für meine Großmutter mütterlicherseits, gewöhnt an schweres Vollholz und die Fast-schon-Sachlichkeit ihrer jungen Ehezeit in den 1920er Jahren, war und blieb dies eine Arme-Leute-Einrichtung. Dekor gab es kaum: hellere Kiefernleistenvierecke an Schränken und Betten, sonst nichts. Über den Tod meines Vaters hinaus bis zum Auszug meiner Mutter ins Altersheim blieben alle diese Stücke in Funktion; die Schränke vollgestopft mit originalverpackten Bettwäschereserven und dem kompletten Stoff-Hausstand der 1977 verstorbenen Großmutter einschließlich sämtlicher Küchenhandtücher, Stofftaschentücher und der von mir besonders geliebten Baumwoll-Kalender im Mehrfarbdruck mit Oldtimer-Motiven, lückenlos von 1964 bis 1977, die zugleich praktischerweise als Handtücher verwendet werden konnten, – alles feinstens nach gehorteter Handseife riechend: man weiß ja nie, was kommt. Nach dem Ausräumen dieser Schrankinhalte haben wir mehrere Jahre keine Seife mehr kaufen müssen. Wenn ich als Kind nicht einschlafen konnte oder wollte oder bei Krankheit lag ich im Elternbett. Mein Vater musste sich mit der Couch in seinem Arbeitszimmer arrangieren, tat das dann auch etwas grummelnd, wenn es zu oft vorkam. Solange ich mich erinnern kann, habe ich, in einem der beiden Betten liegend, mit der rechten Hand an dem rauhen Kiefernholz der Kopfwand entlanggeföhlt. Das war schlafför-

dernd oder wirklichkeitsversichernd, wenn man aus irgendeinem flüchtigen Schnupfenfiebertraum aufwachte. Selbst als ich mir den rechten Arm beim Schlittenfahren an einem lächerlichen Hügel gebrochen hatte – geradezu ein Kommentar auf die Winterinkompetenz Nordwestdeutschlands; die zwei Zentimeter Schneematsch hatten dafür gereicht – ließen meine aus dem Gips ragenden Finger diese identitätsversichernde Bewegung zu. Die Schränke waren aufgrund der Eigenart ihrer Maserung etwas weniger rau, aber unter denen lag man ja auch nicht. Mein Pressholz-Kinder- und Jugendbett der 1970er und 1980er Jahre war im Vergleich eine haptische Enttäuschung: glatte, langweilige Flächen mit Plastikknöpfen über den Schrauben: ein Bett, das so anfühlte wie die ersten weißen Baumarktregale, die in meinem Zimmer hingen. Nach wenigen Jahren war es sperrmüllreif: verzogen, durchgelegen, zum Teil sogar durchgebrochen. Eine der letzten Handbewegungen in der ausgeräumten Wohnung meiner Mutter 2005 war ein Streichen mit dem Handrücken über die Rauigkeit des Kopfteils der Elternbetten, bevor ihr soziales Leben in die Erinnerung übergang. Unser IKEA-Schlafzimmerbett ist zwar lange noch nicht so alt, aber auch aus wahrscheinlich russischer Kiefer, ungebeizt und leicht rau. Unserem Sohn wird das allerdings kaum etwas sagen. Er schläft in einem glatt gehobelten und lackierten, dekorreichen Kiefernholzbett aus den 1920er Jahren, das sich in der Familie meiner Frau erhalten hat: zweifellos keine Arme-Leute-Möblierung nach den Maßstäben meiner Großmutter.



Abbildung 64
Frühjahr 1969; ich bin fünf Monate alt, auf dem Bett der Eltern:
Vaters Seite.⁸⁴

Fahrradtour I

Mit meinem Vater hatte ich eine feste Fahrradrouten am Stadtrand Osnabrücks, die wir fuhren, solange seine Herzkrankheit das noch erlaubte. Bis zur Konfirmation nutzte ich das blaue Jungentourenrad meines Bruders aus der Mitte der 60er Jahre, das mein Vater gut in Schuss hielt: Retro-Räder dieser Art kann man heute wieder sehen, denen der Materialcharme des Originals allerdings notwendigerweise abgeht, vor allem der Patinengeruch von altem Metall, Blech, Gummi, Leder und Öl. Später bekam ich eines unserer Klappräder aus den späten 60ern mit

⁸⁴ Quelle: privat.

Gangschaltung, die wir immer in den Sommerurlaub nach Langeoog mitnahmen. Mein erstes eigenes Rad kaufte ich mir mit Mitte Dreißig. Mein Vater war Fahrradfetischist und misstrauete allen Neuentwicklungen. Schon den Klapprädern gegenüber war er skeptisch gewesen, aber da sie sich bewährten, gab sich das. 1940, mit fünfzehn und in HJ-Uniform, hatte er auf seinem Seidel & Naumann-Herrenfahrrad die zwei Mal 650 Kilometer von seiner Heimatstadt Guben in der Niederlausitz nach München und zurück bewältigt. In sein sportliches Drei-Gang-Herrenrad von 1964 investierte er, manchmal sehr zum Ärger meiner Mutter, so viel Zeit und Hingabe wie andere in die Pflege ihres unteren Mittelklassewagens steckten. Für ihn, den Besitzer einer DS ID, war Fahrradfahren kein ideologisch motivierter Protest gegen die Automobilität oder gar Ausdruck von Umweltbewusstsein, sondern reines Vergnügen und praktische Vernunft. Dass die Vorzeigereichweite auch eines tadellosen Fahrrads gegenüber einem PKW bis weit in die 90er Jahre praktisch gleich Null war, störte ihn nicht. Mobilität im engeren Sinn war für ihn fahrradgestützt, und vorzeigbare Automobilität gab es nur unter dem Doppelwinkel von Citroën. Alles an unserer Fahrradtour war ritualisiert. Mein Vater holte die Räder aus der Waschküche, in der sie trocken und unter alten Stoffdecken standen. Auf der engen Kellertreppe hätte ich die fragilen blechgefassten Rücklichter beschädigen können. Dann erfolgte eine routinemäßige Fahrtüchtigkeitskontrolle: prüfender Druck mit Daumen und Zeigefinger auf die Reifen, gegebenenfalls Anlegen der Handpumpe und Nachbefüllung bis zum akustischen Optimalstand, der manchmal durch einen Sitzbelastungstest gegengeprüft wurde; Abfahren der einen oder anderen Speiche mit dem Finger und Kontrolle der Festigkeit der Verstrebung; Anheben des Hinterrads und Drehen der Pedale zur Anhörung von Kettengang und Freilauf, eventuell Nachölen und erneutes Laufenlassen; Anziehen der Handbremse, bei Bedarf Justierung der Bremsbacken und in schlimmen Fällen von schleifender Auflage Aufschrauben des gesamten Bremszuges und Neueinsetzen der Bremsklötze; strenger Blick auf klapperfähige, laufruhestörende Problemtteile wie den Gepäckträger und Kettenkasten; schließlich Sattelsitzprobe und Höhennachstellung; zuallerletzt kurze Sichtung der Flickmaterialien in der lederen Satteltasche. Dieses Programm konnte bei zwei Fahrrädern eine halbe Stunde in Anspruch nehmen und war nicht abzukürzen. Auch wenn sich währenddessen der Himmel einzutrüben und erste Tropfen zu fallen begannen, der Dienst am Rad blieb, auch wenn die fahrfertigen Räder dann gleich wieder in den Keller gebracht werden mussten. Nach absolvierter Fahrt erfolgte die rituelle Waschung mit alten Stoffresten aus Unterwäsche, Wasser und Öl. All dies regte meine Mutter so auf, dass sie nur selten mit uns mitfuhr und in diesem Fall erst in Erscheinung trat, wenn das, was sie in Anspielung auf ein genetisch einprogrammiertes Verhaltensmuster bei Gänsen das Eirollen meines Vaters nannte – sie hatte das in einem der unzähligen populärbiologischen Taschenbücher von Konrad Lorenz gelesen – abgeschlossen war. Eine Verständigung über den einzuschlagenden Weg war nicht erforderlich, denn der war uns allen so vertraut, dass diese Kompetenz wahrscheinlich auch kurz davor stand, ins Erbgut überzugehen. Mein Vater

klemmte sich die Metallfahrradklammern an beide Hosenbeine: die richtigen, wie er sagte, also kleine, wäscheklammerförmige Blechschnallen, nicht die angeblich stoffschonenden, aber ihm äußerst albern erscheinenden Rundbügel, die es auch gab. Nach einem prüfenden Blick in den Himmel ging es dann los.



Abbildung 65

Blick in die Generationalität eines fiets bedrijf in Hoom, 1952: das Bild hätte meinem Vater gefallen. Er schätzte den niederländischen Umgang mit dem Fahrrad als Alltags- und Familienkultur, scheiterte damit aber an der Autobezogenheit der restlichen Familienmitglieder.⁸⁵

Fahrradtour II

Zunächst ging es an den Südhang des Schölerbergs. Ein Waldweg für Fußgänger führte dort entlang. An der Stadtseite lagen neben einer Berufsschule die Gebäude diakonischer Einrichtungen unterhalb des Weges, darunter auch das alte evangelische Kinderheim, in dessen Vorstand mein Vater lange Jahre war. Tellerklappern und der Geruch nach der Heißmangel hing in der Luft, wenn man an dem an Nebengiebeln reichen Neo-Fachwerkbau vorbeikam und die eine oder andere Diakonisse bei der Arbeit sah. Das Wissen um die regulierte Lebensform hinter den zum Wald hin vergitterten Heimfenstern bedrückte und beschäftigte mich immer wie-

⁸⁵ Quelle: http://www.rijwiel.net/gallery/foto_6dd.htm [2.1.2012].

der. Was mein Vater von den Veränderungen in der Einrichtung erzählte, stimmte nicht optimistisch. In den 70er Jahren setzte sich ein neues Betreuungs- und Erziehungskonzept in Umsetzung antiautoritärer, psychologisch und sozialpädagogisch gerechtfertigter Weltanschauungen durch. Gefordert und mit scharfen Anklagen begründet wurde die Auflösung der zu autoritären herkömmlichen Heimerziehung – „Kinderknast“ – unter einem Dach und die Einrichtung dezentraler Pflegegruppen. Landeskirche und EKD folgten dieser Herausforderung zögernd, da dies nicht nur die bestehende räumliche und personelle Infrastruktur infrage stellte, sondern auch das Selbstbild der Heimpädagogik. Schließlich wurden immer mehr Wohngruppen bei Pflegeeltern in eigens dafür angemieteten Häusern im Stadtgebiet oder nahen Landkreis untergebracht und nur die Kleinkinder und schwer Verhaltensauffälligen blie-



Abbildung 66

Das Fußgängerzeichen der alten StVO, ohne prügelnde Rentner.⁸⁶

⁸⁶ Quelle: http://wiki.verkata.com/de/wiki/Datei:Historisches_Fussgaengerzeichen.svg [3.1.2012].

ben im alten Heim. Die ohnehin raren Diakonissen kamen nach und nach an anderer Stelle zum Einsatz, da das Mutterhaus argumentierte, sie seien für die Arbeit mit Schwersterziehbaren, die man auch nicht mehr so, sondern nur noch „sozial deviant“ nennen durfte, nicht ausgebildet. Die neue Professionalisierungswelle in der Diakonie rührte so an Strukturen, die sich seit der Zeit Johann Hinrich Wicherns und seiner Inneren Mission herausgebildet hatten. Mein Vater fuhr dann regelmäßig mit dem Vorstand zu Visitationen der Pflegefamilien und erlebte dabei gar nicht so selten Zustände, die zum Himmel schrien. Antiautoritär eingestellte Paare mit zweifelhaften Berufskarrieren und erzieherischer Qualifikation standen, in wehende, selten der Wäsche zugeführten Kutten und mit wirklichkeitsresistenter Rundumfreundlichkeit, einer Art freier Kommune mit Minderjährigen vor. Bis die vom Vorstand mobilisierte Heimleitung reorganisierend intervenieren konnte, hatten manchmal bereits Polizei, Jugendamt und Jugendgericht mit der Sache zu tun gehabt, wie mein Vater erzählte. Die Vorstellung eines Kinderheims hatte für mich schon an sich genug Schauderhaftes, aber dies hörte sich an wie eine böse psychedelische Wendung von Charles Dickens. Das mag im Rückblick übertrieben erscheinen, aber damals war es sehr real. Auf dem Fußweg im Schölerberg wurde all dies wieder gegenwärtig, und sei es, wie zur Bestätigung der linken Kritik an den überkommenen Erziehungszuständen des deutschen Autoritarismus und daraus abzuleitenden deutschen Faschismus, in Form des hilfspolizeilich tätigen Rentners, der sich uns verbotenerweise auf dem Fußweg Radfahrenden mit rotem Kopf in den Weg stellte und „Absteigen!“ keifte. Mein ansonsten nicht im mindesten antiautoritärer Vater scherte sich darum wenig, sondern fuhr einfach um die tobenden Volksgenossen herum. Einmal holte ein unruheständiger Sittenwächter mit seinem Bambusstock aus und traf mein Hinterrad so, dass ich ins Schleudern kam und umkippte. Mein Vater drehte um, hielt an, stieg ab, ging auf den tobenden Wegewart zu, nahm ihm seinen Stock aus der Hand und zerschlug ihn am Gußeisenrahmen einer Gründerzeitbank. Dann fuhren wir weiter.

Fahrradtour III

Nach dem Schölerberg überquerten wir die Iburger Straße in einem unspezifischen Wohn-Gewerbe-Mischgebiet in Richtung des vormals selbständigen Stadtteils Nahne. Dass hier einmal Osnabrücks alte Stadtgrenze verlaufen war, konnte man immer noch sehen. Die geschlossene Bebauung an der Ein- und Ausfallstraße hatte Lücken, die Freiflächen waren inzwischen entweder Parkplatz oder mit Zweckbauten und neuen Geschäften geschlossen worden. An der Ampel standen wir neben den Schaufensterfronten eines Teppichhauses und einer frühen Spielothek, beide gleichermaßen so menschenleer, dass ihr Verschwinden nach kurzer Zeit nicht

weiter erstaunen konnte. Andere, ähnlich kurzlebige Läden folgten. Stets änderten sich die Lichtreklamen, die schreienden Rabattversprechen blieben, egal, ob Teppich- oder Bettenhaus. Die 70er-Jahres-Plattenbauten verkamen schnell, die Wohnungen über den wechselnden Geschäften standen leer, lange, von Abgasen geschwärzte Wassertrierler zogen sich auf der Waschbetonfassade vom wahrscheinlich lecken Teerpappe-Flachdach über mehrere Stockwerke bis zum Erdgeschoss. Am längsten hielten sich zweifelhafte Kaschemmen mit Eingang von der Seite, die fast ohne Werbung auskamen und aus denen bei offenstehender Tür im Sommer eine Wolke rauchigen Bierdunsts trat. Jahrelang stand auf dem Parkplatz eines solchen Gebäudes ein gelb angestrichener Betonkrug mit der Aufschrift „Ich bin zwei Öltanks“. Der bizarre Kontext ließ einen jedesmal erneut zweifeln, ob das eine realsatirische Installation oder tatsächlich artefaktförmige Werbung sein sollte. Auf der anderen Seite der Iburger Straße trat man abrupt in ein anderes soziales Milieu ein. Der Vorort Nahne war ein Bilderbuchbeispiel nordwestdeutscher Modernisierung der 50er und 60er Jahre, und wie zur Bestätigung hieß eine der Straßen, durch die wir hier fahren konnten, Paradiesweg. Freistehende Einfamilienhäuser reihten sich musterbuchhaft aneinander, eingefasst von zwangsneurotisch gepflegten Gärten hinter schienenbeinhohen Back- oder Bruchsteinmauern mit kniehohen, sauber gestrichenen und penibel rostfreien Metallrohreinsätzen. Der Idealtypus der 30er bis 50er Jahre hatte eine absolut symmetrische Fensterverteilung: entweder zwei manchmal ausgestellte Panoramafenster – Wohn- und Esszimmer – oder zwei Mal drei kleine Fenster in einem gemeinsamen Rahmen; im ersten Stock dann zwei Fenster, gelegentlich bodentief und mit einem Schutzgitter, in dem das Metall sanfte Wellenbewegungen darstellte. In den 70er Jahren verschwanden nach und nach die ursprünglichen, das Hausgesicht gliedernden Holzsprossenfenster zugunsten flächiger Doppelverglasung. Aus Dekorationsgründen blieben die hier und da noch vorhandenen Klappläden



Abbildung 67
Ein Ford-Granada in Gold von Wiking H0.⁸⁷

87 Quelle: http://www.wiking.de/uploads/images/product/selection_detail_749.1.jpg [4.1.2012].

gleichwohl erhalten und wurden regelmäßig ordentlich abgeschliffen und nachgestrichen. Blumenkästen vor allen Fenstern: im Sommer Geranien, im Winter Tannenzweige. Das Zelddach war im Originalzustand rot eingedeckt und hatte zu jeder Seite eine winzige Blechgaube. In der Renovierungswelle der 70er Jahre wurden die roten durch schwarze Dachpfannen und die Gauben durch riesige Dachliegefenster ersetzt. Die Garage hinter der plattenbelegten Zufahrt an einer Hausseite war für das VW 1300-Format gedacht und angesichts des automobilen Größenwachstums schon bald ein Problem. In der Regel einigten sich zwei Nachbarn auf einen Doppelneubau aneinandergesetzter Garagen, oft mit einem unmotivierten Balkonausbau auf dem Dach, das in der Mitte durch eine Art von kleiner Berliner Mauer getrennt und auf beiden Seiten pflanztopfbestanden war. Auch die Tore an der Einfahrt vor der Garage verschwanden, um den senfgelben Opel Rekord oder dunkelmetallgrünen Ford Granada vor Schaden zu bewahren. Das Eingangstor für den rhododendrongesäumten Plattenweg zum seitlich gelegenen Hauseingang blieb und wurde einmal jährlich abgeschliffen sowie neu gestrichen. Die Ordnung der Vorgärten hatte militärisches Gepräge: Graswuchs und Pflanzstand folgten den Regeln für die Haartracht von Uniformträgern. Individualisierungselemente waren mit Topfblumen bestandene Holzwagenräder und bepflanzte Schubkarren auf Betonplattenunterlage. Die Bewohner sahen wir eigentlich nur bei irgendwelchen Arbeiten: an Sonnabenden wuschen sie ihre Autos, an jedem anderen Werktag arbeiteten sie, angetan mit Hausmeisterkitteln, in ihren Gärten oder an ihren Häusern. Sonntags sah man keinen Menschen, aber es roch eindringlich säuerlich nach Braten. Als ich mit dem Abstand von zwanzig Jahren einmal durch die Siedlung kam, hatte sich erstaunlich wenig geändert. Viele Bewohner sind jetzt in meinem Alter. Sie tragen keine Kittel und Hüte mehr bei der Garten- und Hausarbeit, die Bepflanzung ist etwas ziviler und zeigt eine etwas höhere Biodiversität, aber die Autos sind immer noch blitzblank, die Plattenwege staub- und blattfrei und nach Braten riecht es immer noch. Und wie damals liegt über allem das Meeresrauschen der A 30 Amsterdam-Hannover.



Abbildung 68
Der Geländergitterschwung der 50er Jahre hier an einer Treppe.⁸⁸

88 Quelle: [http://www.international.uni-wuerzburg.de/wuerzburg_erleben/kultig_50er_jahre_in_wuerzburg/\[4.1.2012\]](http://www.international.uni-wuerzburg.de/wuerzburg_erleben/kultig_50er_jahre_in_wuerzburg/[4.1.2012]).



Abbildung 69
Osnabrück-Nahne von Faller-H0.⁸⁹

Fahrradtour IV

Eine kleine Straßenbrücke führte über die A 30 vom Stadtteil Nahne ins freie Feld und in die typische Wald-Feld-Hügellandschaft südlich um Osnabrück. Gern blieben wir hier einen Moment mit dem Fuß auf dem hohen Brückenbürgersteig stehen, um dem Verkehrsfluss in Richtung Westen zuzusehen. Da es damals auf diesem Abschnitt der stadtnahen Autobahn noch keine Geschwindigkeitsbegrenzung gab, dröhnten einem die Ohren. Zu der dichten Wohnbebauung in Nahne war schon früh eine Lärmschutzwand aufgestellt worden, deren Design alle paar Jahre wechselte. Das Grundgeräusch blieb auch in einigem Abstand: ein hohes Singen vom Abrollen der Reifen und der Generalbass des unendlichen Stroms niederländischer LKW. Auch die Ausfahrt der britischen NATO-Truppen zu den Herbstmanövern konnte man am Ton erkennen. Auf der anderen Brückenseite, in Sichtweite des Nahner Modernisierungs-idylls, lief eine Straße parallel zur Autobahn in Richtung Osnabrück-Sutthausen, an der sich mehr oder weniger transportbezogene Gewerbebetriebe aneinanderreiheten: ein großes Me-

⁸⁹ Quelle: <http://www.faller.de/App/WebObjects/XScMIPS.woa/cms/layout/lid.223/bid.508/130321.html> [4.1.2012].

tallwarenlager, eine Kleinspedition, ein Tierbedarfsgroßhandel. Die Wohngebäude der kleinen Aussiedlerhöfe, die es auf dem Gelände seit den 30er Jahren gegeben hatte, waren als Teil von Bürokomplexen oder Lagerraum in der neuen Infrastruktur aufgegangen, was einen kuriosen Größenordnungsgegensatz erzeugte: im Vordergrund der Giebel des alten Wohnhauses mit einem Stahl-Glas-Einsatz an der Stelle der grünen Rundtür mit weißen Fenstereinsätzen und einem das Giebelfenster verdeckenden, riesigen Firmenschild, dahinter die langen Fronten von Betonbauhallen mit Rampen und Glaskuppeln auf den Flachdächern. Die Elektromotoren von Gabelstaplern winselten. Riesige Sattelschlepper und Fernlastzüge parkten am Straßenrand, und mehr als einmal sah ich im Vorbeifahren, wie merkwürdig aufgeputzte Frauen in kniehohen Lackstiefeln und Miniröcken etwas ungeschickt aus den offenstehenden Führerhäusern herauskletterten: ich dachte mir nichts dabei, mein Vater kommentierte es nicht. Auf der Autobahn wurde lang und verzerrt gehupt. Nach dem Überqueren der Sutthausener Straße, einer weiteren Ausfallstraße mit Anschluss an die Autobahn, kamen wir in ein walddahes, gehobenes Wohngebiet mit Einfamilienhäusern aus den 60er und 70er Jahren. Auch hier gab es einen Idealtypus. Tief in einem großen, zur Straße durch Büsche und Tannen abgeschirmten Rasengrundstück stand ein L-förmiger Baukörper mit Walmdach: roter Backstein oder weiße Klinker, große, gardinenlose Fenster. Ein auffälliger Außenschornstein, im Terrassenbereich mit Ziersteinen verkleidet, ließ auf einen Kamin im Wohn-Ess-Bereich schließen. Doppel- oder Tripelgaragen waren Standard, gern mit auffälligen Hausnummern in den Leitfarben der 70er Jahre: orange, moosgrün oder gelb. In der Einfahrt standen Citroën GS Breaks oder große Volvo Kombis und späte Käfer in Popfarben. Anders als in Nahne waren die Bewohner hier am Wochenende häufig zu sehen: in Liegestühlen auf ihren Rasen sitzend und lesend, kaffeetrinkend, mit Nachbarn redend, einen Hund hinter einem Ball oder umgekehrt herschickend. Am Ende meiner Zivildienstzeit lernte ich eines dieser Häuser von innen kennen, da unser Hausarzt ganz richtig erkannte, dass mich die Arbeit im Behindertenwohnheim psychisch belastete und mich vorbeugend zum autogenen Training an eine freie Psychotherapeutin und Trainerin in Sutthausen vermittelte. Es kam nur zu ein paar Sitzungen, da ich charakterlich für diesen Entspannungssport nicht geeignet schien: Zeit genug, um einen Eindruck vom Interieur zu bekommen: rohe Backsteinwände auch im Haus, split-level-Etagen, offene Küche, überall deckenhohe Glasüren. Vielleicht rührte meine Abneigung gegen das autogene Training ja daher, dass die Meisterin mir erzählte, dass sie sich einmal, aus der sonnengeflechtlichen Totalentspannung durch das Telefon aufgeschreckt, ziemlich schwer verletzt hatte, weil sie in Halbtrance gegen eine ihrer Glasüren gelaufen war. Als mich die mir gleichaltrige Tochter des Hauses, die bereits in Kiel Medizin studierte, beim Hinausgehen musterte und ihrer Mutter einen fragenden Blick zuwarf, dessen Botschaft ich als Frage nach meinem Beklopptheitsgrad interpretierte, brach ich die Behandlung ab.



Abbildung 70
Ein Faller-H0-Wohnhaus aus dem Katalog 1987/88. Zu Osnabrück-Sutthausen passt das Walmdach.⁹⁰



Abbildung 71
Ebenfalls Faller-H0 1987/88: hier ist die L-Form und der Schornstein.⁹¹



Abbildung 72
Hier ist die Garage gut getroffen. Nur der Backstein fehlt.⁹²



Abbildung 73
Teil der Personengruppe 10346 ‚Gefährlicher Heimweg‘ von Preiser H0: passend zu den Sattelschleppern am Straßenrand.⁹³

Fahrradtour V

Der Hörner Bruch bei Sutthausen, durch den wir Richtung Nordosten fuhren, war ein merkwürdiger Wald: sehr licht, wenig Unterholz und durchzogen von so vielen Trampelpfaden, dass man den Eindruck bekam, ganz Osnabrück verabrede sich hier regelmäßig, um kreuz und quer unter den windgebeutelten Laubbäumen herumzulaufen. Auf dem leicht abschüssigen Gelände musste man wenig treten, bis der Pfad auf einen breiteren Schotterweg mündete, der etwas oberhalb der nicht elektrifizierten Nebenbahnstrecke nach Bielefeld sachte der Hügellandschaft längs der Bahn folgte. Soweit der Blattstand der Büsche es zuließ, hatte man einen Blick auf ein Vorbild für die H0-Modellbahn. Hier war durch oft wiederholte Anschauung zu lernen, wie seit Reichsbahnzeiten Unter- und Oberbau des Bahnkörpers als Landschaftsteil der Eisen-

90 Quelle: FALLER Modellbau 87/88, Gütenbach/Schwarzwald 1987, S. 61.

91 Quelle: ebd.

92 Quelle: ebd.

93 Quelle: <http://www.figuren.de/showpage.php?Katalogdownload&SiteID=83> [5.1.2012].

bahntechnotopie zu gestalten waren. Die Bahn war nicht einfach Teil der Gegend, sondern gliederte sie dauerhaft. Die Natur drängte in Form des Bewuchses immer wieder vor und wurde regelmäßig auf Abstand gehalten. Die Nebenstrecke mündete dann in einem unendlich spitzen Winkel in die Hauptbahn aus dem Ruhrgebiet und Münster Richtung Osnabrück HBF. Das Gleisdreieck war, wenn man das kaum noch befahrene Bielefelder Gleis überquerte, begehbar, so dass man sehr nah an die vorbeirauschenden ozeanblau-beigen, von einer E 10 geführten D-Züge herankam, deren Erscheinen das Singen des Fahrdrachts ankündigte. Auf dem Schotterweg neben der Hauptstrecke stand man bald unter einer Autobahnbrücke der A 30. Von unten konnte man sich nicht vorstellen, wie ausgezeichnet der Panoramablick nach Norden aus dem Autoseitenfenster in westlicher Fahrtrichtung von oben war. Der Landschaftseinschnitt durch die Bahnlinie gab für einen Moment eine Totalansicht der gesamten Osnabrücker Innenstadt frei, so dass ich regelrecht dankbar war, als meine Eltern einmal genau an dieser Stelle in einen hier seltenen Stau kamen. Hinter der Brücke wurde der bahnbegleitende Weg schlecht. Rechts grenzten Felder an, die hier stattfindende maschinenintensive, agroindustrielle und meist häufig außerordentlich scheußlich stinkende Landwirtschaft interessierte mich kaum, dafür um so mehr die sich links unterhalb der Böschung öffnende Gleisharfe von streckenbegleitenden Abstellgruppen. Hier wurde verständlich, warum jede Staatsbahn sich als gigantisches Sekundärrohstoff- und Wiederverwertungsprojekt interpretieren lässt. Neben langen Ganzzügen aus verbeulten Schüttgutvierachsern standen dort Bauzüge, deren älteste Waggons Donnerbüchsen mit Plattformen und altertümlichen Dachlüftern waren, dahinter vierachsige Reichsbahneinheits-Eilzugwagen mit eingezogenen Einstiegen und Faltenbalgübergängen, teilweise rückgebaut zu Transportzwecken durch Blecheinsätze anstelle der Fenster, manchmal sogar pickup-artig aufgeschnitten: auf der einen Seite ein Rest des Wagenkastenaufbaus, auf der anderen Seite eine Flachwaggonfläche; dreiachsige Umbaupersonenzugwagen mit Tonnendach, vielleicht noch auf preußischen Rahmen. Interessant war die Vorstellung, dass genau diese Fahrzeuge aus vergangenen Epochen, die hier noch eine konkrete Funktion und sogar eine computerlesbare UIC-Nummer hatten, bereits in den Museums-Bahnbetriebswerken – viel später übrigens als in der DDR, die seit jeher das rollende Material als Kulturgut zu bewahren bemüht gewesen ist – von Enthusiasten in mühsamer Kleinarbeit aufgearbeitet und in einen vermeintlichen Originalzustand zurückversetzt wurden. Das beruhte

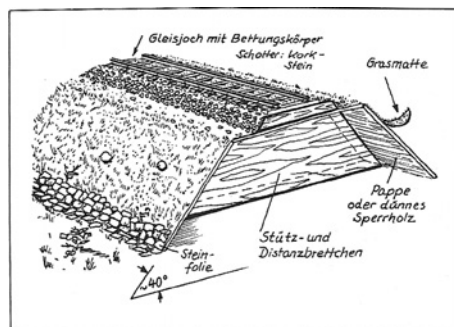


Abbildung 74
So hat ein Gleiskörper auszusehen.⁹⁴

⁹⁴ Günter Albrecht, Gernot Balke, Hans D. Reichardt, Modellbahnlexikon. 1700 Begriffe kurz erklärt, Düsseldorf 1975, S. 25.

jedoch auf einer idyllisierenden Illusion, denn aufgrund der Intensität des sozialen Lebens der Artefakte bei der Bahn zwischen Neubeschaffung und Schrottwert, hat es diesen idealtypischen Zustand, einmal abgesehen vom Fototermin beim Rollout des Prototyps, nie oder immer gegeben. Diesen Gegensatz konnte man gut sehen, wenn aus irgendeinem Jubiläumsanlass ein Museumszug mit lackfrischen musealen Schürzen-D-Zugwagen hinter einer kalten Pacific-01 von einer E-Lok zu irgendeinem Eisenbahnfest gezogen wurde – vorbei an den noch Dienst vershenden Gattungsgleichen im Bauzug. Aber selbst in diesem künstlichen Glanz hatten die Fahrzeuge ein soziales Leben nach dem dienstlichen Tod, waren fahrfähig und keine traurigen Artefaktleichen auf Denkmalssockeln. Vielleicht sind Eisenbahnen unsterblich.



Abbildung 75
Dreiachsiger Bauzugwagen der DB von Roco H0.⁹⁵



Abbildung 76
Bauzug (aus B4y) ozeanblau DB, Büro-, Zugleiterwagen, Wohn- und Schlafwagen von Sachsenmodelle H0 mit aktuellem DB-Keks.⁹⁶

⁹⁵ Roco '86/87, Salzburg 1986, S. 124.

⁹⁶ Quelle: <http://ws.nexusboard.net/u155737/59922810df2b/ddddddddddd.JPG> [21.9.2012].

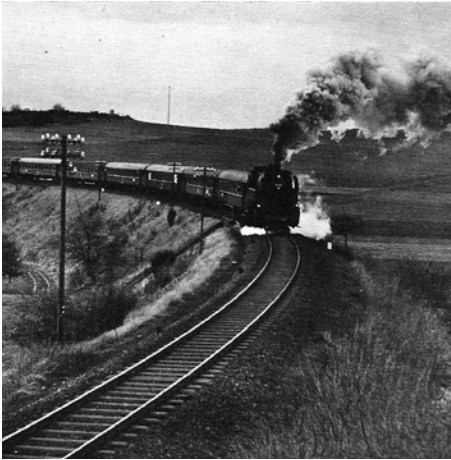


Abbildung 77
Der Nebenbahndamm wie er sein soll: beim Vorbild und in H0.⁹⁷



Abbildung 78
Supermodell in H0 oder nicht?⁹⁸

Fahrradtour VI

Osnabrück ist eine Stadt der Schrebergärten, und auf unserer Standardfahrradtour kamen wir durch eine der größten Anlagen. Die Hauptbahnstrecke verlief auf an dieser Stelle einem Damm, der die Grenze zwischen den Stadtteilen Wüste und Kalkhügel bildete. Durch eine lange, fast tunnelartige Unterführung in damals marodem Zustand unter dem breiten Gleisfeld gelangten wir in die streng regulierte Schrebergartenwelt, die sich bis zum Neustädter Freibad hinzog, das merkwürdigerweise von allen Osnabrückern ‚Moskau‘ genannt wird. Überall war im Sommer der an- und abschwellige Lärm des Freibads zu hören, ganzjährig das Grundgeräusch der nahen Bahn. Schrebergärten und Eisenbahn bilden fast immer eine naturotopische Symbiose: die meisten Schrebergärten sind bahnnah. Im Vorbeifahren und aus dem Bahnfenster gesehen, wirken sie oft schäbig, ja asozial. Allerdings gilt das eher für die Randbesiedlung von Gleisdreiecken und anderen Bahnabseiten als für die Prunkvariante des Schrebergartens in der Osnabrücker Wüste. Hier folgte ein Gelände von der Größe eines Stadtteils eigenen Gesetzen und hatte sogar einen eigenen sprechenden Namen, der auf Blechschildern handgemalt über den Eingängen hing: Deutsche Scholle.⁹⁹ Zu den angrenzenden Straßen hin schirmte eine wie mit dem Lineal geschnittene hohe Hecke die Parzellenregelmäßigkeit nach außen ab, die ein rechtwinkliges Netz von absolut grasfreien Sandwegen erschloss. „Radfahrer absteigen!“

⁹⁷ Gernot Balcke, Modellbahnlandschaft, Düsseldorf 1981 u. ö. (Alba Modellbahnpraxis, Bd. 5), S. 35.

⁹⁸ Ebd., Cover, Ausschnitt.

⁹⁹ Vgl. <http://www.kleingarten-os.de/index.php?page=deutsche-scholle> [7.1.2012].

stand unsinnigerweise in Anführungszeichen auf einem Schild an jedem Eingang, so als ob man das Verbot einer höheren Autorität zitiere. Die Bepflanzungsstruktur war erkennbar in der verfassungsartigen Ordnung der Siedlung festgelegt und der Verfassungspatriotismus der Kleingärtner ausgeprägt. Der sozialgeschichtliche Zusammenhang zwischen der Entstehung der



Abbildung 79
Wappen der Osnabrücker Kleingartensiedlung Deutsche Scholle.¹⁰⁰

Schrebergartenbewegung und der sozialdisziplinierenden Professionalisierung des industriellen Menschen in Gestalt des Facharbeiters hatte hier Gestalt angenommen. Eigentlich sah es in der Deutschen Scholle aus wie in einem großindustriellen Musterbetrieb, und die Anlagensatzung entsprach der Fabrikordnung. Effizienz, Fließprozess und identitätsstiftende Professionalität prägten hier wie dort den Habitus der Facharbeiter. Mein Vater, kommunikativ wie er war, sprach gewohnheitsgemäß im Vorbeigehen Leute an, denen er begegnete, aber die Reaktionen der Schrebergärtner blieben meist auffällig einsilbig bis offen unfreundlich. Wir waren betriebsfremd, nicht zuzuordnen und störten bei der Abfuhr von Schnittgut, beim Nachschneiden eines normierten Busches oder Lockern der Erde in einem der Beete. Ein



Abbildung 80
So soll er sein, der Kleingarten. Self explaining.¹⁰¹

100 Quelle: <http://www.deutsche-scholle-os.de/index2.html> [7.1.2012].

101 Quelle: <http://www.osnabrueck.de/gruenumwelt/26211.asp?bigpic=0> [7.1.2012].

scheeler Seitenblick und eine gemurmelte Antwort brachten das zum Ausdruck. Interessanterweise gab es in den späten 70er Jahren bereits die ersten bei genauem Hinsehen erkennbaren Ausländer, die ihren eigenen Abschnitt bewirtschafteten, und dies mit solcher Hingabe an die subjektive und objektive Normerfüllung, dass man sie übersehen konnte. Die Zeit für türkische Fahnen war noch nicht gekommen, allerdings gab es auch nur ganz vereinzelt eine deutsche Flagge zu sehen. Vor jeder Hütte stand eine Bank oder Hollywoodschaukel, aber niemand saß dort. Auf den Tischen davor lagen bunte Plastiktischdecken, deren überhängende Enden mit Metallgewichten gegen Wegwehen beschwert wurden, aber die Tische waren leer. Selbst die Regen- oder Gießwassertropfen auf den prächtigen Kohlköpfen machten den Eindruck, als seien sie abgezählt. Jeder Rasenklecks hatte Bürstenschnitt. Im übrigen dürfte die Qualität des dort erzeugten Gemüses allein schon wegen des exzessiven Kontroll- und Selbstbeschäftigungszwangs der Schrebergärtner die meisten heutigen Bioprodukte in den Schatten stellen. Vom Freibad hörte man Johlen, Transistorradiogedudel und das Klatschen einer Arschbombe: die Freizeitgesellschaft lärmte, während über den langen Sandwegen der Siedlung Schweigen lag. Gelegentlich berichtete die Lokalzeitung darüber, dass sich ein Schrebergärtner im Geräteschuppen seiner Hütte aufgehängt hatte. Den überlebte seine deutsche Scholle.



Abbildung 81

Bahn und Schrebergarten auf der Modellbahn: better than real.¹⁰²

¹⁰² Quelle: http://www.buntbahn.de/fotos/data/8590/2903Entlang_der_Schiene_003.jpg [21.9.2012].



Abbildung 82

Glücklicherweise nach schwäbischem und nicht nach nordwestdeutschem Vorbild.¹⁰³

Fahrradtour VII

Hinter dem Moskau-Bad unterquerten wir nach der Deutschen Scholle wieder die Bahnstrecke und ließen ein verwünschtes Mischgelände an der Kokschen Straße hinter uns, in dem vereinzelte, etwas heruntergekommene 30er-Jahres-Häuser mit Wintergärten, Mansarddächern und hohen Schornsteinen hinter brüchigen Backsteinmauern ein wenig wie in manchen Motiven naiver Malerei in verwildernden Vorstadtgärten vor sich hindämmerten. Die Straße mit hohen Pappelreihen am Bildrand war hier noch eine Mischung aus Feldweg und übriggebliebenem Kopfsteinpflaster und verwandelte sich bei nur etwas mehr als leichtem Regen in eine Schlammbahn voller Schlaglochpfützen. Ohne viel zu verändern, hätte man hier Filmszenen der 30er Jahre drehen können. In schroffem Gegensatz zu diesem Diorama der Authentizität erhob sich die Vorzeige-Plattenbausiedlung auf dem Kalkhügel im freundlichen internationalen Modernisierungsstil, der auf beiden Seiten der Systemgrenze zur Anwendung kam. Neben dem Fußgängerweg zog sich zunächst eine endlose Kette von Reihengaragen und tiefgestaffelten Garagen-

¹⁰³ Quelle: <http://www.kostenlos-forum.com/board/links-oder-rechts-vom-bahndamm-,nxu,01642644nx1878,t,3898.html> [7.1.2012].

höfen hin. Die gesamte Wohnbebauung war von Anfang an großzügig auf das Auto ausgerichtet. Die durchnummerierten standardisierten grauen oder beige Riffelblechttore mit ihren Drehgriffen waren noch weitgehend graffitifrei, aber die Spuren von Vandalismus nahmen zu. In den 70er Jahren präsentierten sich die Hochhäuser auf der Höhe des Kalkhügels bereits in einem Zustand unübersehbarer Renovierungsbedürftigkeit, hinter der nicht nur Witterungseinflüsse, sondern auch stratifikatorische Probleme steckten. Was Ende der 50er Jahre als Mustersiedlung des sozialen Wohnungsbaus den Tugenden des sozialen Aufstiegs freundlich gestalteten, bezahlbaren Wohnraum von hoher Qualität zur Entfaltung hatte verhelfen sollen, erwies sich immer mehr als soziale Sackgasse für diejenigen, die den Sprung in das Einfamilienhaus niemals schaffen würden. Auch solche gab es auf dem Kalkhügel in großer Zahl. Schon hinter dem Wall aus Garagen an dem Parallelweg zur Bahn lagen die schmalen Handtücher von Reihenhausgärten, die den Hochhausbewohnern vor Augen führten, dass andere erfolgreicher waren als sie. Vor den Garagen saßen sich langweilende Jugendliche auf Mopeds und versuchten sich etwas schüchtern im Anpöbeln von Passanten. Bevor mein Vater etwas sagen konnte, waren sie meist schon knatternd in einer blauen Wolke halbverbrannten Gemischs verschwunden: ein Geräusch, das mein Vater hasste und das ihn wesentlich mehr störte als jede Halbstarkeattitüde. Aus den Gärten hörte man die Rasenmäher und Geplantsche aus aufblasbaren Kinderschwimmbekken, auf dem Bahndamm glitt ein Intercity vorbei, der hier schon für die Einfahrt in den Hauptbahnhof zu bremsen anfang. Der Kalkhügel war ein gebautes Beispiel dafür, dass das Versprechen vom Wohlstand für alle noch längst nicht gleichbedeutend war mit Wohlstand für jeden. Auch in der lichten, pastellfarbenen 50er-Jahres-Moderne mit den großen Fenstern und Südbalkonen gab es Verlierer und verlorene Seelen, und der äußerliche Verfall dieser



Abbildung 83
Hochhäuser am Osnabrücker Kalkhügel, nicht in Eisenhüttenstadt, späte 50er Jahre.¹⁰⁴

¹⁰⁴ Kultur- und Verkehrsamt der Stadt Osnabrück (Hg.), Osnabrück. Schöne alte Stadt zwischen Teutoburger Wald und Wichengebirge, Osnabrück ³1964, S. 150.

Welt ging viel schneller und war durch den Gegensatz zwischen Konzept und Wirklichkeit viel brutaler sichtbar als der in den diffusen, ungegliederten Stadtrandgebieten mit ihrer lockeren Bebauung aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Etwas zutiefst Trostloses ging vom Kalkhügel aus, das ich nur an einem mir bekannten Ort noch ins Totale und Stadtbildbeherrschende gesteigert gefunden habe: in Rüsselsheim. Direkt erleichtert überquerte man die Gustav-Tweer-Straße und befand sich wieder in einer weniger agonalen architektonischen Sozialstruktur von geschlossener Genossenschaftsbebauung der 20er bis frühen 50er Jahre, die zwar auch nicht für reiche Leute gedacht war, aber weniger ideologischen Ballast mit sich herumschleppte. Später fiel mir einmal auf, dass man von der Mikrostruktur des Kalkhügels aus dem Bahnfenster wenig sieht, wohingegen die Schrebergärten und die Altbebauung gut erkennbar ist, auch wenn man meistens in die Hinterhöfe sieht: die soziale Utopie erschloss sich am besten, wenn man mit dem Auto kam. Das Auto blieb, die Utopie ging.



Abbildung 84
Mit Lupinen und Panoramafenster und eingebautem Versprechen der sozialen Aufstiegsperspektive.¹⁰⁵

¹⁰⁵ Ebd., S. 151.



Abbildung 85

Der Klassiker der Dokumentation der Veränderung von gebauter bahnnaher Sozialität: Jörg Müller, Alle Jahre wieder saust der Preßlufthammer nieder oder Die Veränderung der Landschaft, 1973.¹⁰⁶

Fahrradtour VIII

Der genossenschaftliche Wohnungsbau hat das Stadtbild Osnabrücks von der Zwischenkriegszeit bis in die 50er Jahre so nachhaltig geprägt, dass auch der Bombenkrieg nur Lücken reißen, aber nicht das Grundmuster ganzer Stadtteile wie der Wüste verändern konnte. Mir hat der ausgeprägt konzeptionelle Baustil der Wohnungsbaugenossenschaften immer besonders gut gefallen, weil sein architektursozialer Gestaltungsimpetus sich sowohl auf die Details in den Wohnungen wie auch auf das Äußere ganzer Straßenzüge und Quartiere bezog, die bis in die 70er Jahre mit ihrem Wechsel aus verdichteter Wohnbebauung und Grünanlagen einen erstaunlich einheitlichen, vor allem: freundlichen Eindruck machten. Dennoch war der Weg bis zur ökologischen und retronostalgischen Wiederentdeckung dieser Wohnformen mit ihren lichtorientierten Balkonen, großen Sprossenfenstern und begrünten Innenhöfen lang, denn wer bekannte sich schon in Zeiten wirtschaftswunderlicher Versprechen von unbegrenztem Wachstum und sozialem Aufstieg gern dazu, in einer typischen Kleine-Leute-Gegend mit Blick auf mieteröffentliches, aber nicht privates Grün und ohne eigene Garage zu wohnen? Wer hier zuhause war, besaß keine freistehendes EFH. Die Partizipation am Neuen war materialsymbolisch: Der Dielenboden über geschütteten Zwischendecken wurde mit Verbundstoffen und Teppichplatten überdeckt, die noch vorhandenen, mehrer Räume heizenden Kachelöfen galten ebensowenig wie die vielfach unterteilten Holzfenster noch nicht wieder als Attribut ge-

¹⁰⁶ Quelle: http://www.gewerbemuseum.ch/upload/pressematerial/111_3%20Presslufthammer_Titel.jpg [8.1.2012].

hobener, sondern rückständiger Wohnkultur der Alten und der Armen. Und da die Genossenschaften mit der Zeit gehen und durchaus kundenorientiert den Bedürfnissen ihrer Mieter und Genossen Rechnung tragen wollten, begann in den 70er Jahren eine große Modernisierungs- und Individualisierungswelle des Hausbestandes. Ihr fielen viele der charakteristischen Attribute zum Opfer, die sich nur noch über Fotos rekonstruieren lassen. Auf unserer Fahrradtour kamen wir in der kurzen Uhlhornstraße an einem typischen Viertel vorbei, das erst sehr spät seinen Charakter verlor. Rund umbaute Hausecken mit drei auf eine Straßenkreuzung gehenden großen Paradenfenstern und Ziegelsteinleisten, die sich von der Kellerfensterumfriedung bis zum Dachansatz zogen, zurückgesetzte, um ein paar Treppen erhöhte Eingänge, über denen ein wiederum vom grauen Putz durch Ziegelsteinfassung hervorhebendes schmales Fensterband den Einblick in das Treppenhaus erlaubte, darüber ein geziegelter Ziergiebel im Mansarddach, an den sich auf beiden Seiten eine durchgehende Reihe von Dachfenstern anschloss, die schon in der Dachschräge lagen, darüber und ganz unter dem Dach in regelmäßigen Abständen blechgefasste Dachluken und noch eine Reihe mit winzigen Gauben, je nach Dachhöhe als halb bewohnbare Dachkammer oder Abstellboden ausgelegt. Darüber wuchs der Wald aus hohen Schornsteinen mit rohrartiger Verlängerung und der Metallskelette ungezählter Fernsehantennen. Geruch von Kohlenhausbrand lag in der Luft. Der Wiederaufbautyp des Genossenschaftshauses bis in die frühen 50er Jahre war etwas einfacher, kam aber so auch schon in den 30er Jahren vor: streng symmetrisch horizontal und vertikal gegliederte, fast behördenartig anmutende Fassaden, meist mit zwei Fenstern in einem markanten Steinrahmen nebeneinander. Ausgestellte bodentiefe Fenster mit den typischen 50er-Jahres-Metallgittern in sanftem Hüftschwung kamen später, auch die nierentischförmigen Balkone. Die älteren austerität-betonten Genossenschaftsbauten überstanden die Modernisierung der 70er und 80er Jahre besser als die älteren Häusertypen: das zu zerstörende Formenarsenal war einfach kleiner und für die Grausamkeiten textmarkerfarbener Flächenfüllung gab es zwischen den Fensterbändern weniger Platz. Die Hauptveränderung betraf, von der Straßenseite aus gar nicht zu bemerken, die zum Teil ursprünglich in Mietergärten mit altem Baumbestand aufgeteilten Innenhöfe, die meistens zu gepflasterten Garagenhöfen und Inszenierungsräumen der ruhenden Autotopie wurden. Mit dem Beginn des Verkaufs der Genossenschaftshäuser an private Investoren seit den 90er Jahren begann auch hier und da eine Wiederbegrünung der alten Höfe, in der Regel dann über neuen Tiefgaragen. Fahrradfahrer waren die Erstbezieher auch, allerdings nicht aus Lifestyle- oder CO₂-Bewusstseinsgründen.



Abbildung 86
Osnabrück, Saarplatz, Juni 1959: alter Stil der 20er und 30er Jahre.¹⁰⁷



Abbildung 87
Osnabrück, Lotter Straße, Juni 1959: neuer Stil der 50er Jahre.¹⁰⁸

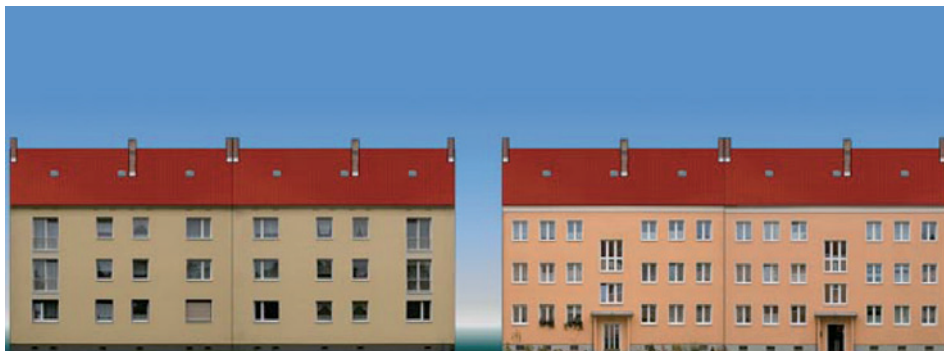


Abbildung 88
Auch im DDR-Wiederaufbau ist der 50er-Jahres-Typus zuhause: ein H0-Halbreiefmodell von Auhagen.¹⁰⁹

107 Alfred Spühr, Claude Jeanmaire, Die Osnabrücker Strassenbahn. Die Geschichte der elektrischen Strassenbahn, deren Vorgänger und Nachfolger, Villigen/Schweiz 1980, Abb. 185.

108 Ebd., Abb. 184.

109 Quelle: http://auhagen.de/inhalt/cms/front_content.php?idcat=82&cidart=96&xtc_catid=29&xtc_pid=24684 [9.1.2012].

Fahrradtour IX

Oberhalb der Ecke Brinkstraße/Magdalenenstraße lag auf einer Anhöhe die Realschule, an der mein Vater seit 1969 unterrichtete. Hinter hohen alten Kastanien versteckte sich der untere Schulhof, der immer verlassen und meist regentrist unter mir lag, wenn ich alljährlich bei der Weihnachtsfeier in einem der Klassenzimmer Klavier spielte. Hochbusige, eine enorme Körperwärme abstrahlende sechzehnjährige Realschülerinnen nahmen mich an Mutters statt nach dem abschließenden ‚Tochter Zion‘ auf den Schoß, um mich mit selbstgebackenen Zimtsternen zu füttern. Irgendwann um die Konfirmation herum kam mir das dann unangemessen vor, weil ich die Möglichkeit zu erwägen anfang, wie es denn wäre, wenn ich sie auf den Schoß nähme, ob mit oder ohne ‚Tochter Zion,/Freue dich!/Jauchze laut, Jerusalem!‘. Im Foyer des hellen 60er-Jahresgebäudes mit riesigen Fensterflächen gab es eine Merkwürdigkeit: hinter einer sich sanft s-förmig an einer Längsseite entlangziehenden Mauer mit durchlaufender Bank aus Plastikbohlen lag eine dschungelartige Grünzone wie einem überdimensionierten Wintergarten: deckenhohe Exoten, darunter Palmen, verbreiteten eine luxuriöse Atmosphäre, die wenig zu der stockbiedereren vormaligen Kreisrealschule und ihrer starken Betonung des bildungsorientierten Sozialaufstiegs für die untere Mittelschicht passen wollte. Die Theaterstücke und Kabarett-Abende, die mein Vater vor dieser Kulisse mit seiner Theater-AG inszenierte, hatten immer etwas ungewollt Surreales. Von den hinteren Schulhöfen aus bekam man einen guten Eindruck von der Schulrealität gewordenen Bildungsreformpolitik Anfang der 60er Jahre, die auf Quantität und serielle Bauweise setzte: Schulen bis zum Horizont. Die Realschule war nur Teil eines Komplexes, zu dem eine große Berufsschule und, schulformklassengesellschaftlich korrekt etwas höher gelegen, das Graf-Stauffenberg-Gymnasium gehörte, an dem mein Bruder 1975 sein Abitur gemacht hatte. Das hatte allerdings seine eigene Zufahrtstraße, um die Durchmischung der Bildungsklassen nicht zu erleichtern. Die Bebauung der Magdalenenstraße, von der aus man auf der linken Seite unterhalb des hangartig abfallenden Geländes die Ende der 70er Jahre abgerissene Textilfabrik Hammersen mit ihren Sheddachhallen und dann ein direkt an den alten Johannisfriedhof angrenzendes Altersheim sah, war durch turmartige, freistehende Ein- und Mehrfamilienhäuser der 50er Jahre beherrscht. Sie wirkten durch ihre Hanglage und die mit Stützmauern zur Straße hin aufgebockten Vorgärten mit steilen Treppenaufgängen von unten größer als sie tatsächlich waren. Mein Vater mochte die Eigentümer nicht besonders, mit denen es aufgrund der Nähe zu den Schulen ständig irgendwelchen Ärger gab. Sie meldeten beim schwerstkatholischen, aus Oberschlesien kommenden und leicht zu empörenden Rektor mit bebender Stimme solche Sittenverfallsmomente wie knutschende Pärchen – gemischtgeschlechtlich, am Ende sogar noch schulform- oder, noch schlimmer, konfessionsübergreifend. Die Häuser mit den Turmdächern wirkten freundlicher, und eigentlich hätte ich selbst ganz gern in einem gewohnt. Die Voreingenommenheit meines Vaters gegenüber den Be-

wohnern wurde herausgefordert, als wir in die Lage kamen, genau an dieser Stelle einen platten Reifen wenigstens so notdürftig zu flicken, dass man, ohne schieben zu müssen, nachhause kam. Von seiner erhöhten, zur Sozialkontrolle des Straßenraums geradezu auffordernden Beobachterposition konnte ein Bewohner, der in seinem Vorgarten werkelt, verfolgen, wie mein Vater ohne Zuhilfenahme eines Wassereimers und trotz des vorhandenen Straßenlärms das Loch im Schlauch meines Vorderrads akustisch lokalisierte und mit den gängigen Hilfsmitteln der Satteltasche vor Ort behob. Unser Zuschauer fand das erfreulich und gab das auch lautstark zum Ausdruck, zumal ihm auch der Aspekt der generationsübergreifenden Anleitung des offenkundig wenig geschickten Sohns besonders gefiel. Als er zu allgemeinen Wehklagen über die Jugend im allgemeinen und die Wegwerfgesellschaft im besonderen überging, rief ihm mein Vater, das Bein schon über den Querrahmen schwingend, zu: „Tja, einmal in der HJ gelernt – hält fürs Leben.“ Da war der Volksgenosse stumm.



Abbildung 89

Der erste Schultag am neuen Graf-Stauffenberg-Gymnasium 1965. Im Hintergrund die Gottlieb-Planck-Straße und ein Teil des alten Johannfriedhofs.¹¹⁰

¹¹⁰ Quelle: http://jubilacum.gsg-osnabrueck.de/html/geschichte_0.html [11.1.2012].

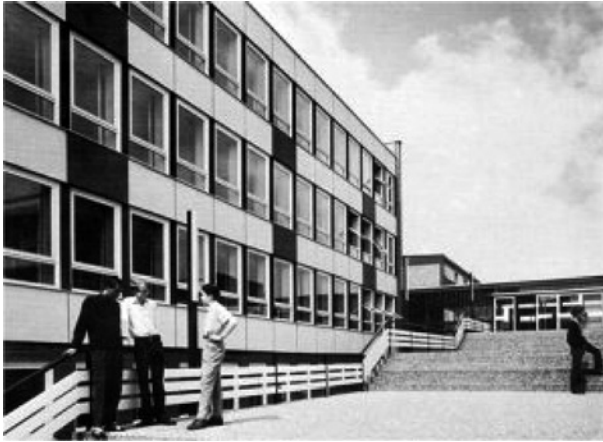


Abbildung 90
Das GSG am Haupteingang, wahrscheinlich
70er Jahre: West-Platte, schön gestrichen.¹¹¹



Abbildung 91
Helle Flächen für den Bildungsaufstieg im
neusprachlichen und math.-nat. Zweig.¹¹²



Abbildung 92
Einfahrt zur alten Textilfabrik Hammersen
an der Iburger Straße, wahrscheinlich 60er
Jahre.¹¹³

111 Quelle: http://www.gsg-os.net/index.php?option=com_content&view=article&id=70&Itemid=280 [11.1.2012].

112 Ebd.

113 Quelle: <http://www.os-nachbarn.de/MagazinGalerie/3689/Details/70200> [11.1.2012].

Fahrradtour X

Der Johannisfriedhof an der Magdalenenstraße war alt und wurde in seinem oberen Teil nicht mehr belegt. Auf seinem früheren Schulweg hatte mein Bruder die Wahl, entweder an der Straße entlang zu gehen oder über den Friedhof, vorbei an den Mausoleen des Bürgertums der Osnabrücker Neustadt aus dem 19. Jahrhundert mit ihren Christusfiguren nach Thorvaldsen, ätherischen Jugendstilengeln und marode gewordenen Tempelsäulen. Dort, wo die Magdalenenstraße auf den Hauswörmannsweg traf, lag ein friedhofstypischer Blumenladen, aus dessen offenen Türen im Sommer ein impertinenter Hauch starkriechender Pflanzen kam. Wohl deshalb hat mir die Stelle in den ‚Buddenbrooks‘ später spontan eingeleuchtet, in der Hanno, vor dem aufgebahrten Leichnam seines Großvaters stehend, die olfaktorische Funktion des Blumenschmucks deutlich wird. Kurz vor der Kreuzung zur Iburger Straße konnten wir im Vorbeifahren – und genau darüber war ich in dann immer recht froh – einen Blick auf das Hinterhaus unseres Zahnarztes werfen. Dort war das Wartezimmer. Die Behandlungsräume sah man am besten, wenn man aus dem Portal der Lutherkirche kam, sie lagen ihm direkt gegenüber und waren der erste an das Leiden der Welt erinnernde Eindruck, den man wahrnahm, wenn man, das Orgelnachspiel noch im Ohr, aus dem Gottesdienst kam. Der Mann war zweifellos ein hervorragender Dentist, aber eben auch Reserveoffizier. Meine stets das Schlimmste antizipierende Angst machte mich zu einem gefügigen Patienten, den er nicht rekrutenartig zurechtstutzen musste, wenn ich mit weit aufgerissenen Augen und grünbleich im Stuhl saß. Aber seine Sprechstundenhilfen konnte er dermaßen anschnauzen, dass Tränen flossen. Als ihm einmal das falsche Besteck zugereicht wurde, warf er dies tobend in die Ecke und bekam einen Hofrat-Behrens-artigen Maximalkoller. Da die Hilfe eine ehemalige Schülerin meines Vaters war, merkte er selbst, dass er zu weit gegangen war und entschuldigte sich bei ihm, bei seiner Mitarbeiterin erst dann, als er darum gebeten wurde. Während der Behandlungen, die meine Panik eigentlich nicht rechtfertigten, daher aber in der Erwartung des noch Denkbaren nur verstärkten, konnte ich über der Milchglasverkleidung der unteren Fensterhälfte die Mauer der Lutherkirche betrachten. Dieser Teil der Neustadt war stark bombardiert worden und die Spuren davon ließen sich im Mauerwerk noch lesen. Die Phosphorbrandbomben hatten die Oberfläche des hellen Steins nicht nur geschwärzt, sondern, so wirkte es jedenfalls, teilweise regelrecht angeschmolzen, so dass ein glasartiger Eindruck entstand wie bei besonders dunklen Backsteinen. Auch die Mauervorsprünge und Verzierungen am Eingang wirkten durch die Brandspuren wie nachgearbeitet. Als unser Pastor die Konfirmanden wie üblich einmal auf den Turm des eigentlich nicht schönen, aber eigenwilligen fin-de-siècle-Kirchenkörpers mit neobyzantinischen Anklängen mitnahm, konnte ich an nichts anderes als daran denken, wie es von hier oben wohl während der großen Luftangriffe auf Osnabrück ausgesehen haben muss, als die halbe Stadt abbrannte. Obwohl über 80 % der Innenstadt zerstört worden waren, hatte sich

viel von der alten Bausubstanz erhalten, die Miquelstraße neben der Kirche war ein Beispiel dafür. Die Bebauung stammte aus der Zeit des Kirchbaus, also von vor 1914. Dazu gehörte auch die schräg gegenüberliegende Teutoburger Schule, eine Volksschule, in der meine Mutter einige Jahre als Grundschullehrerin unterrichtete. Sie war ein idealtypischer kaiserzeitlicher Schulbau: ein wuchtig vom baumbestandenen Schulhof hinter einer eindruckerverweckenden Mauer aufstrebender, giebelreicher Baukörper mit hohen, oben rundbogigen Fenstern. Man konnte sich das ‚Heil Dir im Siegerkranz‘ hinzudenken, aber auch einen Film über die NS-Zeit hätte man hier gut drehen können. Dann allerdings wäre ein HJ-Zug erforderlich, der laut singend die Wildgänse durch die Nacht fliegen lässt. Ein paar Schritte weiter befand sich in einer geschlossenen, ebenfalls ganz ins Bild passenden und in den 50er Jahren in Maß und Form an-



Abbildung 93

Landschaftsgrab der Textilindustriellenfamilie Hammersen auf dem Johannfriedhof, 1908.¹¹⁴



Abbildung 94

Blick auf die Lutherkirche und die Teutoburger Schule im Hintergrund von der Iburger Straße aus, vor 1914.¹¹⁵

¹¹⁴ Quelle: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Johannfriedhof_Osnabr%C3%BCck_Hammersen.jpg&filetimestamp=20091122232953 [12.1.2012].

¹¹⁵ Quelle: http://osnabrueck.alte-werte.de/index.php?set=121&bild_osnabrueck_alte_werte=129 [12.1.2012].

gepasst erneuerten Häuserzeile die Praxis unseres Hausarztes. Schon sein Vater hatte hier praktiziert, allerdings als nicht als Internist, sondern als Facharzt für Haut- und Geschlechtskrankheiten.



Abbildung 95
Eine sonderbare feste Burg des nordwest-
deutschen Luthertums.¹¹⁶

Fahrradtour XI

Wenn wir um die katholische Josefskirche herumfahren, waren wir schon fast zuhause. Die konfessionelle Andersartigkeit sprach für mich immer schon aus der Unerschütterlichkeit der alten Frauen, die ich von meinem Fenster in der Ameldungstraße aus jeden Abend zur Messe streben sah: bei jedem Wetter, in jeder Lebenslage, wie Hintergrundfiguren bei Böll. Wenn wir zur entsprechenden Zeit unsere Standardtour machten, kamen sie uns auf den letzten paar hundert Metern entgegen, leicht nach vorn gebeugt, mit sturmfest gebundenem Kopftuch, in beige-hellgrauen Mänteln, immer mit Schirm, in kurzschrittigem Trott. Dann standen wir auch

¹¹⁶ Quelle: http://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Lutherkirche_Osnabr%C3%BCck_20080525_imgp1272.jpg [12.1.2012].

schon wieder hinter unserem Haus, und mein Vater versorgte die Fahrräder, so wie man sich früher immer zuerst um die Pferde gekümmert hat. Das in ritualisierter Form Gesehene, zwar Altbekannte, aber sich immer anders Darstellende, ging mir meistens noch durch den Kopf und erzeugte dort einen imaginatorischen Nebel. Ich neigte dazu, mich experimentell in die verschiedenen Lebensentwürfe und -räume hineinzuträumen, an denen wir vorbeigefahren waren: vom Kinderheim über das Spießeparadies in Nahne, die gehobenen Bildungs- und Besitzbürger in Sutthausen, die industriell-militärisch geordnete Welt der Schrebergärtner, die erodierenden Sozialaufstiegsquartiere am Kalkhügel, die freundlich wirkende, aber enge Sozialität der alten Genossenschaftswohnungen, die Turmhäuschen in der Magdalenenstraße und die wiederaufgebauten Bürgerhäuser von vor dem Ersten Weltkrieg in der Miquelstraße. Ganze Fortsetzungsromane ergaben sich daraus. Von jeder Umgebung ging ein eigener Reiz aus, mal stärker, mal schwächer, aber deutlich erkenn- und nacherzählbar. Hinter allen Quartieren und Fenstern warteten Geschichten, die erzählt werden wollten. Überall waren Zugehörigkeit, Identität und Kontinuität, erkennbar: lauter Erfahrungen, die es in unserer von überall und nirgends kommenden, durch Zufall in Osnabrück hängengebliebenen Familie nicht gab. Bei gleichaltrigen Klassenkameraden konnte ich eine selbstverständlich funktionierende, instinktive soziale Zuordnung nach Wohnlage erkennen, die auf uns nur bedingt anwendbar war, da wir nicht Teil des Ensembles von Gewissheiten, Überlieferungen und Bewertungen waren und wurden, die die vorgestellte Gemeinschaft ‚Osnabrück‘ ausmachten. Vielleicht machte ich unsere Fahrradtour auch deshalb so gern, um mich durch das ‚Lesen‘ der nahen sozialen Räume

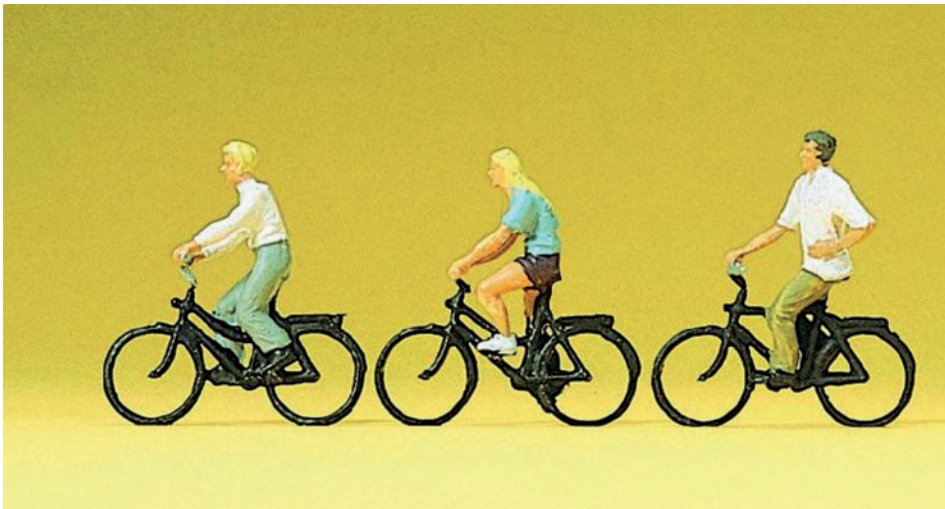


Abbildung 96
Radfahrer von Preiser H0.¹¹⁷

¹¹⁷ Quelle: http://www.modellbahnwelt24.de/bilder/produkte/gross/PR-10336_Preiser-10336-Radfahrer-H0.jpg [12.1.2012].

immer wieder zirkelschlüssig-projektiv als außenstehender Beobachter und nicht zugehörig erfahren zu können. Der Außenstehende hatte an allen Geschichten und an keiner wirklich Anteil. Ganz anders mein Vater: er suchte und fand durch seine empathische Art immer und überall Kontakt. Für die sozialen Kontexte und ihre Mechanismen interessierte er sich als glühender Anhänger der sozialdemokratischen Auffassung vom sozialen Aufstieg nur begrenzt. Dass darin auch ein Ausweichen vor den prägenden Milieufaktoren der eigenen Biographie und Herkunft steckte, begriff ich erst sehr viel später. Mich beschäftigte die soziale Verschiedenheit so stark, dass ich neben der identifikatorischen Phantasie eine eigenwillige Repräsentationsform meines Interesses in der H0-Modellbahnerei fand. Je älter ich wurde, desto mehr sah ich in meiner Modellbahnwelt mein sozialkonstruktivistisches Soziotop, das ich nach eigenen Vorstellungen und als Kulisse für eigene Vorstellungen gestalten konnte. In gewisser Weise stellte ich Eindrücke, die auch mit unserer Fahrradtour zusammenhingen, im Maßstab 1 : 87 dar. Das war voraussetzungsreich, weil ich detailversessen und in einem Ausmaß auf atmosphärische – nicht: fotorealistiche – Stimmigkeit aus war, das meine handwerklichen Kompetenzen bei weitem überforderte. Meistens blieb es bei der vorsichtigen Modifikation von Fertigbausätzen, hinter der allerdings eine manchmal monatelange Beschäftigung mit Texten und, vor allem, Bildern stand. Außenstehende verstanden das leicht falsch: nicht das Basteln war die Befriedigung, sondern der Imaginationsraum, dessen Hilfsmittel die Modellbahn als Analogon zu Hanno Buddenbrooks Theater-Modell war. Mein Ziel war nie eine vorzeigbare Diorama-Sequenz aus nachgebauten Szenen dessen, was ich vom Sattel aus sah, sondern eine idealtypische und sublimierte, in manchen Aspekten auch retro-utopische und ego-projektive Verdichtung. Diese Faszination hält an, und sie ist weniger soziologischer als narrativ-soziographischer Natur.



Abbildung 97
Eine narrativ zu entschlüsselnde H0-Straße.¹¹⁸

118 Quelle: privat.

Fahrtenbuch

Meine Mutter führte auf allen längeren Fahrten mit unserer Familien-DS das Fahrtenbuch. Dafür benutzte sie eine in Ost-Berlin gekaufte, in stark stinkendes, ungesund blaues Kunstleder eingebundene, dicke Kladde. Der Geruch erinnerte an die Sitze in den D-Zugwaggons der Deutschen Reichsbahn, der auch noch Tage nach der Reise an der Bekleidung haftete. Auf einem großen Gefrierboxetikett stand mittig vorn in ihrer musterbuchartigen Grundschullehrerinnen-Druckschrift unser Kennzeichen OS – GR 364. Eine personalisierte Bedeutung kam diesem Nummerschild der Stadt-Osnabrücker Erstanmeldung von 1964 noch nicht zu. Anders war das bei der zweiten DS von 1975: OS – UK 69, wobei hier das Geburtsdatum nicht stimmte, aber immerhin. In den 60er Jahren hatte meine Mutter auch das Tankverhalten und Werkstattbesuche dokumentiert und auf diese Weise eine Quelle generiert, die in Richtung einer *histoire totale* unserer Familienautomobilität ging, zumal alle Rechnungen und Quittungen ja auch aufgehoben wurden, wenn auch an anderer Stelle. Sie nahm ihr Chronistinnenamt ernst. Bitter war ihre Klage, wenn ihr erst bei der Auffahrt auf die Autobahn einfiel, den Abfahrtskilometerstand zu notieren, den sie dann umständlich durch Schätzung und Befragung rekonstruierte. Im übrigen war das meistens nicht schwer, denn das Muster unserer Autoreisen folgte einer solchen Regelmäßigkeit, dass sich die meisten Fragen dieser Art durch Nachblättern beantworten ließen. Angaben zur Witterung fehlten nicht: „Abfahrt bei bedecktem Himmel. Dann leichter Nieselregen. Hinter Quakenbrück sonnig. Später Gewitter.“ Auch der physische Zustand der Mitreisenden fand Erwähnung: „Rudis Erkältung noch nicht ganz überwunden. Uli etwas unwohl.“ In der Regel folgten dann Beobachtungen zum Vegetationsstand und zu den jahreszeitlichen Bedingungen: „Für Ende April noch sehr kahl.“ Die landwirtschaftlichen Fakten interessierten eher meinen Vater, der gelegentlich beim Fahren Bemerkungen dazu machte. Das notierte meine Mutter allerdings nur dann, wenn es auf die Verkehrslage zurückwirkte: „Schon wieder Rübenfahrzeuge!!! Gefährliche Überholmanöver hinter uns.“ Gefahrensituationen hielt sie minutiös fest, und zwar nicht in der Sichtweise meines Vaters, der zur verbissenen Variante der Schreckkompensation mit zusammengekniffenen Lippen und Schweißperlen auf der Stirn neigte. Meine Mutter ließ ihrer Empörung freien Lauf, was man ihrer Kursive ansah, die sich geradezu drohend vergrößerte: „A 1, Überholspur hinter Münster: Wahnsinnig eng auffahrender Hintermann. Blinkt ständig auf! Will uns von der Spur schieben!! Hupt!!! Fast Kollision. Schert aus, rast rechts vorbei, obwohl kein Platz dazu. Gestikuliert, obwohl Rudi schon bremst. Kennzeichen: MS – RK 497. Unerhört!“ Je älter ich war, desto häufiger wurde ich zur Identifizierung der Marken von Täterfahrzeugen herangezogen. Ein Genre eigener Art waren die Staugeschichten: „A 1, hinter Bremen. Baustelle angekündigt, alles steht. Wohl auch Unfall, Rauch. Später Polizei, Krankenwagen. Schrecklich. Jetzt schon 30 Min. Nachdem es etwas weitergeht, Abfahrt genommen bei Rotenburg/Wümme. Kleine Rast.“

Manchen neuralgischen Streckenabschnitte perhorreszierte meine Mutter schon vorab: „Bald wieder Westhofener Kreuz! Sicher Stau!“ Bei den Fahrten in die DDR notierte sie in einer Mischung aus Überlegenheitsbewusstsein und Faszination über diese Gegenwelt, die aufgrund unserer familienbiographischen Verstrickung in das sozialistische Vaterland viel eher ein Alter Ego war, die Werbeplakate an den alten Reichsautobahn und DDR-Modernisierungsbrücken: „VEB IFA Kombinat.“ „Magdeburg begrüßt seine Gäste“ Aber auch die kleine Rache der gelernen frühen DDR-Bürgerin fehlte nicht: „Vopo-Streife am Seitenstreifen: Haube vom Wartburg hoch. Rudi meint: neue Uniformen. Hoffentlich Motorschaden.“



Abbildung 98

Die Werbewelt der DDR-Autobahnen.¹¹⁹

Fasching

Osnabrück ist, was Fasching betrifft, ein Grenzfall. Es lässt sich allein schon wegen des seit der Industrialisierung gestiegenen katholischen Bevölkerungsanteils nicht sagen, die Stadt habe aufgrund ihres norddeutschen Charakters überhaupt keine Karnevaltraditionen. Die standen nur bis in die frühen 70er Jahre nicht so im Vordergrund, als dann zunächst eher privatenthusiastisch, dann regelförmig ein kleiner Umzug erfunden wurde, der in Art und Umfang aber

¹¹⁹ Quelle: <http://schnitzler-aachen.de/Sammlungen/DDR/Werbung/Autobahn.htm> [6.12.2011].

mindestens so viel mit den niederländischen Fröhlichkeits- Nationalfußball- und Feieröffentlichkeit zu tun hat wie mit den Vorbildern längs des Rheins. Für meine kernpreußische Familie blieb alles im Umfeld des Karnevals Teil und Ausdruck der Rätselhaftigkeit der Westdeutschen. Während mein Vater das Geschehen, soweit möglich ignorierte und weder in seiner Realschule noch in der Lehrerbildung irgendwie darauf einging, sah sich meine Mutter in einer Mischung aus Abscheu und Faszination die Fernsehliveübertragungen aus den rheinischen Städten an, um kopfschüttelnd Differenz zu empfinden. Öffentliches Schunkeln war ihr ohnehin ein Greuel und erinnerte sie an schlechte Erfahrungen mit Rheinländerinnen im Gubener Reichsarbeitsdienst. Als Grundschullehrerin – sie hatte im Zeichen des Lehrerinnenmangels in der Sekundarstufe I Mitte der 60er Jahre ein ‚Hausfrauen‘-Studium an der PH Osnabrück absolviert und unterrichtete einige Jahre – war Fasching ein Teil ihrer Schulrealität. Sie ging das systematisch und ungefähr so wie einen großen Kindergeburtstag an, bat um Verkleidungen, organisierte einen kleinen Umzug im Klassenraum und plante lebendigere sowie ruhigere Spiele. Außerdem versuchte sie, die Eltern für die Verpflegung heranzuziehen und schob auch selbst Bleche mit Käsestangen in unseren Ofen. Da sie mit dieser Generalstabsvariante allein dastand, ließ sich diese organisierte Form und OHL-Variante des Fasching im laxen Nordwesten nicht durchhalten. In den Klassen nebenan wurde bei summerhillartigem Dauerlärmpegel einfach frei herumgetobt. Bis zur Brechreizgrenze und darüber hinaus war der Griff in die Packungen und Tüten mit Industriekekse und Flips ebenso zugestanden wie der unregulierte Konsum von mitgebrachten Süßgetränken. Das war auch meine Grundschulerfahrung von Fasching: die Lehrer ließen die Sache ein paar Stunden laufen und schickten uns früh und überhitzt nachhause. Bis dahin kamen sie ihrer Aufsichtspflicht insoweit nach, dass sie schlimmere Unfälle und offene Prügeleien verhüteten, ansonsten durfte sich ihr Klassenvolk genauso frei und hemmungslos aufführen wie die Besucher der öffentlichen Ereignisse. Das blieb auch in der Orientierungsstufe der Klassen 5 und 6 so, nur dass hier aufgrund der aufgeheizten Klassenkampfstimmung das Wegsehen eines Teils des Lehrkörpers einmal mehr ein Fenster für die lustvolle Gewaltausübung von nicht faschingsmäßig verkleideten, sondern einfach nur prügellustigen Unterschichtkindern öffnete. In dieser Zeit begann auch ein neuer Zug in diese Art des Ausnahmeverhaltens zu kommen, der mit dem sich verändernden Hormonspiegel der Nicht-mehr-nur-Kinder zu tun hatte. Ein hochaufgeschossener Dreizehnjähriger, der nach mehrmaligem Sitzenbleiben die sechste Klasse besuchte, griff sich ihm körperlich unterlegene Mädchen und drückte sie in die Ecken des Raums oder auch unter die Bank. Nichts daran war harmlose und unschuldige Ranglei. Er wusste genau, was er tat und was er eigentlich wollte. Wenn das Quietschen und Weinen der auf diese Weise Angegangenen allzu jämmerlich wurde, griff der ansonsten völlig desinteressierte Backenbartträger hinter dem Lehrerpult etwas von oben herab ein, als ob das Opfer selbst an seiner Drangsalierung schuld sei.



Abbildung 99

Rosenmontag 1979, Jellinghaus-Grundschule Osnabrück. Noch unschuldiger Fasching.¹²⁰

Filzstifte

Das Malen und Zeichnen förderten meine Lehrer-Eltern sehr. Es galt ihnen als wichtige Form der Selbstartikulation und zugleich der Selbstdisziplinierung. Aus der DDR brachte mein Vater für seinen eigenen Unterricht konventionelle Zeichen-Lehrbücher für Kinder mit, die an reformpädagogische Vorstellungen der 20er anknüpften und deren Ästhetik die der 30er Jahre war, sozialistisch konserviert. Tatsächlich konnte man durch das Nachzeichnen der Vorbilder vom rennradfahrenden Jungen bis zum vereinfachten Personenzug am Bahnsteig eines mittel-deutschen Landbahnhofs viel über Proportionen und Maßstäbe, vor allem aber darüber lernen, welche valorisierte Mobilitätstechnik man als Junge unbedingt zeichnen können musste: Fahrräder, Autos, Flugzeuge, Schiffe, Eisenbahnen. Diese Zeichenschulen waren gedacht für die Bleistiftwelt von Umriss, Linie und Schraffur. Doch für das Malen bot der am Kind als Kunde orientierte Markt im Westen längst ganz andere, weniger voraussetzungsvolle und anstrengende Möglichkeiten. In den entsprechenden Abteilungen der Kaufhäuser türmten sich nicht nur zur Geschenksaison Riesensackungen mit 150 und mehr Farbbleistiften, die vorher ein Berufswerkzeug von Graphikern und Künstlern gewesen waren und nun Made in South Korea für wenig Geld verschleudert wurden. In durchsichtigen Plastiksets mit weißen Einlagen warteten unsinnige Mengen von Filzstiften auf wohlmeinende Käufer, deren kreativitätsfördernde Geschenkidee möglicherweise viel näher an den spartanischen DDR-Zeichenbüchern als an der kommoditisierten Massenware lag. Deren konsequente Anwendung bestand dann auch darin, die im Regal daneben erhältlichen Ausmalbücher zu aktuellen Kinderfernsehserien wie Wiki oder Biene Maja innerhalb vorgegebener Linien vorbildnah mit Farbflächen zu füllen: eine Aufgabe für Idioten. Zudem taugten viele der Filzstifte nicht viel, liefen aus, trockneten

¹²⁰ Quelle: privat.

ein. Von den Primärfarben gab es zu wenig, von seltenen Pastell- oder Lacktönen viel zu viel. Auf saugfähigem Papier ließen sich mit den Filzstiften nicht einmal Linien ziehen, ohne dass sie klecksten, auf glattem Schreibmaschinenpapier schmierten sie. Auch bei anderen Darstellungsmitteln war der Trend zum Größer und Mehr unübersehbar, so bei den Wachsmalfarben für die Kleinen und den Tuschkästen für die Schulkinder. Der klassische Pelikan-Tuschfarbkasten aus Blech war kaum größer als ein Mäppchen für die Schreibutensilien. Nun gab es Varianten aus robustem Plastik mit mehreren herausnehmbaren Farbdecks, die so dick waren wie ein solides gebundenes Buch. Den Ausverkauf der durch Übung zu erwerbenden Kompetenz unterstützten bunte Plastiksablonen, mit denen Jungen die Umrissen von Jets und Trucks, Mädchen von Feen und Einhörnern zustande brachten. Alles Typische der eigenen Lebenswelt war daraus verschwunden, die Welt war verschlumpft. Bei Malwettbewerben in den vorweihnachtlichen Großkaufhäusern konnten Kinder Spielwarenpreise gewinnen, die am hübschesten



Abbildung 100
Maß und Form in Blech.¹²¹

¹²¹ Quelle: http://www.quality-report.de/wp-content/uploads/2009/05/ld_grisi_wasserfarben_web.jpg [3.11.2011].

einen Malen-nach-Zahlen-Weihnachtsmann, genau genommen einen amerikanischen Santa, illustriert hatten. In meinem ersten Biologieunterricht scheiterten dann Altersgenossen daran, die Umrisse eines idealtypischen Singvogels und eines Hundes mit Kreide an die Tafel zu malen. Heute haben wir es schönerweise noch leichter: jede Version von Windows enthält auch Grafik-Ikone, mit denen man unschwer Geburtstagskarten oder Todesanzeigen füllen kann, und mit der Touchscreen kann man sogar wieder hands-on malen.



Abbildung 101
 Eine ungarische Zeichenschule in deutscher Übersetzung, in Ost-Berlin in den frühen 60ern gekauft.¹²²

122 Pál Korcsmáros, Der Bleistift erzählt, Budapest 1959, S. 131.

Formhauptsignal

Im Vorjahr 1978 fand im Osnabrücker Hauptgüterbahnhof eine Leistungsschau der Bundesbahn statt, die den Erwartungen für den Volksfestcharakter solcher Veranstaltungen vollkommen entsprach und für den wirklich Eisenbahnfaszinierten daher viel zu wenig auf das Eigentliche und Wesentliche konzentriert war. Menschenmengen und Familienensemble schoben sich in Jahrmarktlaune an den langgezogenen Schuppen mit ihren Gleisanschlüssen vorbei und ihr Interesse galt zumeist den platten Artefakt-Vergnügungen von Größer und Mehr, nicht den Details, die es hier zu sehen gab. Groß war der Andrang, einmal auf dem Führerstand einer schon etwas betagten 103 im Intercity-Look der 1970er Jahre gestanden zu haben, die geschwätzigen Großsprechereien eines offiziellen Aufpassers zu überhören, der ganz offensichtlich nicht zum Fahrpersonal gehörte, und vom Lokführerblick auf die freie Strecke bei 200 km/h zu träumen, wenngleich man hier nur in die sich sacht im Wind wiegenden Pappeln am nächsten Bahndamm sah. Dieser Teil des Güterbahnhofs war nicht einmal elektrifiziert, so dass die Schnellfahrlok demütigenderweise auch noch von einem Rangierdiesel dort hatte hingeschoben werden müssen. Drangvoll ging es auch zu bei einem ebenfalls in dieser Umgebung völlig deplatzierten E-Triebwagen der DB-Prestigebaureihe 403 mit dem sich bei Anschauung selbst erklärenden Spitznamen Donald Duck, der hier zur Besichtigung auf dem Abstellgleis stand. Das war die Vorwegnahme des Schicksals der gesamten, technisch hybriden und nur mäßig alltagstauglichen Baureihe nach einem Zwischenspiel als Lufthansa Airport-Express zwischen den Flughäfen Frankfurt/Main und Düsseldorf. Betriebstechnisch waren die Designikonen der 70er Jahre, bei deren Gestaltung die DS ID eindeutig Pate gestanden hatte, den Lok-Wagen-Zügen für den IC-Verkehr unterlegen. Zudem förderte es nicht die Akzeptanz, dass die Neigungstechnik bei den Fahrgästen gelegentlich Übelkeit erzeugte. Das hätten sie auf Kurzstreckenflügen der Lufthansa ja auch haben können, der Name Airport Express wurde hier wohl sehr wörtlich genommen. Im Halbrestaurant des show-and-tell-Exemplars in Osnabrück gab es kostenloses Eis. Das allerdings gefährdete die Sitzgarnituren, so dass die damals ihr Verantwortungsbewusstsein gegenüber dem Gemeineigentum noch in Erziehungsakte umsetzenden Eltern ihre Kinder schnell wieder mit wedelnden Bewegungen vor sich her und aus dem Zug scheuchten. Ganz am Rand des Spektakels und regelrecht versteckt am Ende einer Güterschuppenrampe gab es einen Verkaufsstand, zu dem ich meinen geduldig mittrottenen Vater schleppte. Dort wurden Bundesbahn-Schilder für wenig Geld verkauft: Raucher- und Nichtraucher, diverse Notbremsenbeschriftungen, aber eben auch der riesig wirkende Flügel eines Formhauptsignals. Er stand hinter dem Verkäufer an die Backsteinmauer gelehnt, gerade so, als ob er gar nicht verkauft werden sollte. Mir war er schon von weitem aufgefallen, und ich frage mich heute, ob und von welchem Punkt an es meinem Vater auch so ging und er ahnte, dass ihn sein jüngerer Sohn wieder einmal vor eine Maximalforderung stellen würde. Mei-

ne Hartnäckigkeit in solchen Dingen war bekannt. Der Standbetreiber kam mir zuhelfe, indem er das Hauptgegenargument meines Vaters, die Nichttransportierbarkeit, entkräftete. Trotz seiner Größe und erheblichen Länge war das bei genauerem Hinsehen oft nachlackierte und regelrecht schartige Metallteil ungewöhnlich leicht und aufgrund seiner Rundum-Profilierung sogar angenehm zu tragen. Mein Vater zahlte kommentarlos und ohne zu handeln, wozu er manchmal peinlichkeitserzeugenderweise neigte, die geforderten fünfzehn Mark, und wir nahmen das Signal in die Mitte, er vorn, ich hinten. Heute wundert mich im Rückblick, dass uns niemand auf dem gesamten Fußweg nachhause ansprach: wie immer man dies interpretieren möchte, als Ausdruck des anything goes in der lifestyle-pluralen Gesellschaft oder nachlassende Zentralität des technischen Systems Eisenbahn an sich. Seit dem Ausräumen der elterlichen Wohnung steht der Formhauptsignalfügel nun bei mir im Keller, da seine Aufhängung an einer Wand zu viel Regalfläche rauben und die Anbringung im Treppenhaus zum Interessengegensatz mit weniger bahnaffinen Familienmitgliedern führen würde. Übrigens ist die Materialqualität gut, Rost war noch nicht zu beklagen.



Abbildung 102

Ein DB 403 in Nürnberg HBF, 1975.¹²³

123 Quelle: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:DB_Baureihe_403.0.JPG&filetimestamp=20110717113617 [9.2.2012].



Abbildung 103
Zwei Donald Ducks begegnen sich, Frankfurt/M. 1988.¹²⁴



Abbildung 104
Einfahrt Bahnhof Breitengüßbach mit Formhauptsignal, das Hp0 zeigt, 2007.¹²⁵

¹²⁴ Quelle: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Bundesarchiv_B_145_Bild-F079065-0019_Frankfurt-Main_Lufthansa-Airport-Express.jpg&filetimestamp=20100312001233 [9.2.2012].

¹²⁵ Quelle: <http://www.bahnbilder.de/bilder/breitenguessbach-128076.jpg> [9.2.2012].

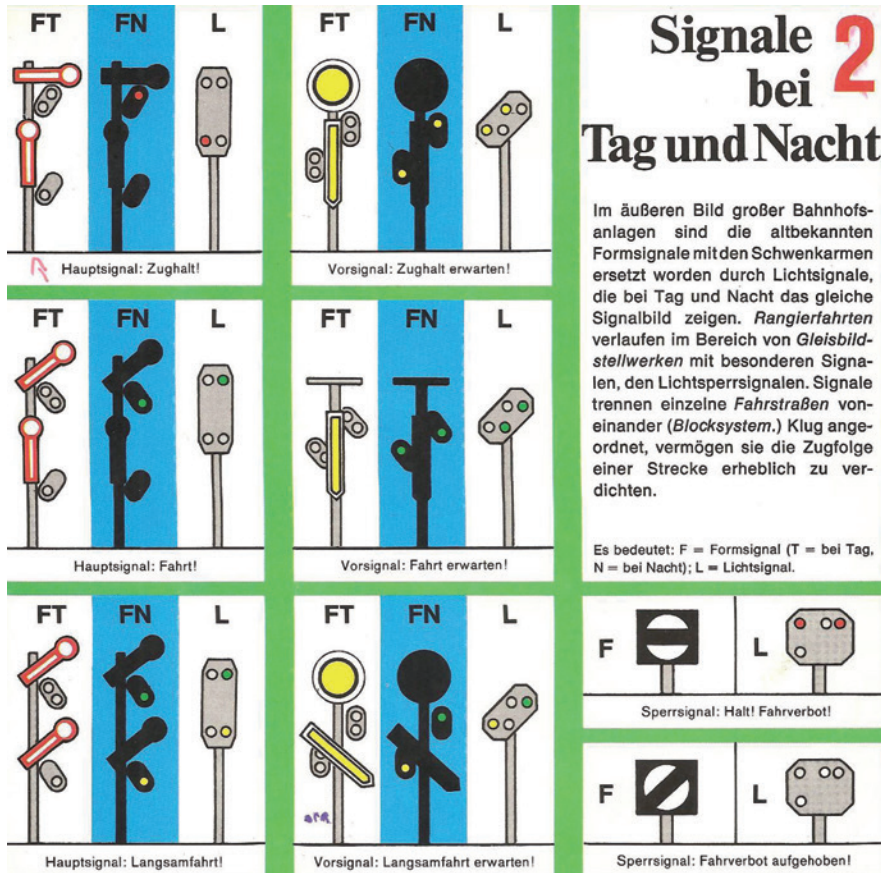


Abbildung 105
Signalkunde in einem Kindersachbuch der 70er Jahre: vordigitale Steuerung.¹²⁶

Abbildung 106
Eine Erstserien-E 03, später 103 der DB, 1965. Verdankte sie ihre sofortige Popularität der Ähnlichkeit ihrer Ursprungslackierung im Dachbereich mit der stahlhelmfähigen NS-Einheitsfrisur für erwachsene Männer, die in der Bundesrepublik und in der DDR bis weit in die 70er Jahre zu sehen war.¹²⁷



¹²⁶ Dietrich Kirsch u. a., Bahnhof, Ravensburg 1970 (Information heute, Bd. 1), S. 10.

¹²⁷ Postkarte E 103, o.O., O.J.

Friktionsmotoren

Die Sammlung von Blech- und Plastikfahrzeugen mit Friktionsmotor aus meiner und der Kinderzeit meines Bruders spiegelt die Langlebigkeit einer einfachen Technik, die durch neue Materialien und Herstellungsweisen immer wieder neu erfunden wurde. Es gibt sie noch heute. Das Prinzip ist simpel. Die Fahrzeugräder treiben über eine Achse und ein Untersetzungsgetriebe eine Schwungscheibe an, deren Bewegung wiederum das Gefährt je nach Konstruktionsart mehr oder weniger lang in Bewegung hält. Am längsten in unserem Besitz war eine mit etwas Phantasie Opel-Kapitän-nahe weiße Bakelit-Limousine mit dem Roten Kreuz auf den Türen und dem eingestanzten ‚Made in Western Germany‘ auf der Blechbodenplatte. Fenster hatte sie nicht, so dass man nicht nur einen guten Blick auf den in meiner Zeit schon vollständig mit feinem Rost überzogenen Friktionsantrieb hatte, sondern seinen kratzigen Vitalitätston auch gut hören konnte. Seine Effizienz war erstaunlich, wozu das geringe Gewicht des Aufbaus beitrug. In der Turnhalle der Schule meines Vaters habe ich ausprobiert, dass sich der etwas bucklige und gestauchte Autokörper mit leisem, sich entfernendem Geradeausschnarren auf diesem idealen Untergrund mühelos über die Hallenbreite bewegen konnte. Andere Exemplare waren da behäbiger und zugleich technisch exzentrischer. Aus der DDR erreichte mich ein robuster Holz-Kastenwagen nach Barkas-Vorbild in Farbe und Beschriftung der Deutschen Post mit der Anmutung eines Kleinkinderspielzeugs. In seinem Innern fand sich ungewöhnlicherweise ein massiger Reibungsmotor mit sogar zwei Schwungscheiben zur Ingangsetzung des nicht unerheblichen Holzgewichts. Außerdem war der Wagen über sein sowohl dreh- wie in mehreren Positionen feststellbares Lenkrad kurvensteuerbar: ein eigenartiges Hybrid, das allerdings gut zu dem polytechnischen Heranführungsanspruch der DDR passte. Sah man sich den nicht verdeckten Metallmechanismus der vorderen Lenkachse einmal von unten an, konnte man durch Anschauung etwas über Lenkung lernen. Und die originelle Idee der Kreisfahrfähigkeit habe ich bei keinem westlichen Artefakt dieser Art verwirklicht gesehen. Aus den frühen 60er Jahren war ein in England hergestellter unlackierter Jaguar-Rennwagen vorhanden, bei dem sich der Motor aufgrund des flunderflachen Fahrzeugschnitts nur in dem kleinen Einlass hatte unterbringen lassen, in dem beim Vorbild der Coureur platznahm. Aus der Distanz betrachtet, fiel das nicht auf, aus der Nähe schon. Genregemäß war der Jaguar schnell, was auch an seiner harten und stark profilierten Gummibereifung lag. Nur leider zog er stets etwas nach links, weswegen er im Turnhallenvergleich mit der langsamen Rot-Kreuz-Limousine nicht so große Strecken überwinden konnte. Den besten LKW-Ton erzeugte der Friktionsmotor eines in fein bedrucktem Blech ausgeführten Hanomag-Pritschenwagen, wenn ich ihn die annähernd 45 Grad steile Abfahrt zu unserer Garage auf Kellerniveau herunterrollen ließ. Raselnd trat dann die Getriebebremse in Aktion. Der Hanomag machte das nicht allzulange mit, völlig unbeeindruckt von solchen Missbräuchen zeigte sich das DDR-Blech-/Plaste-Modell

eines IFA-Feuerwehrwagens, dessen Getriebe zwar auf der Schräge giftig knurrte, aber nichts übernahm. Nur sein Führerhaus war in harter Plaste ausgeführt, die Aufbauten einschließlich der Feuerwehrleiter in bedrucktem Blech, dessen Scharfkantigkeit zur Vorsicht beim Spiel erzog. In den 70er Jahren tauchten dann aus Fernost billige Plastikautos mit Reibungsmotoren auf: am Anfang noch mit Metall-, bald dann auch mit Plastikantrieben, bei denen nur noch die Schwungscheiben aus Metall waren. Abgesehen von retronostalgischen Nachbauten beherrschten sie für lange Zeit den Markt und füllten die Grabbelschubladen der Großkaufhäuser wie Hertie und Woolworth. Aus einem hochwertigen Technikspielzeug war ein minderes Give-away geworden, das man als Nebengeschenk zum Geburtstag bekam. Unabhängig davon entwickelte sich eine Szene von gut detaillierten und maßstäblichen Plastikmodellen mit Frikionsmotor, der mit dem Verbrennungsmotor des Vorbilds eines teilt: die Unverwüstlichkeit.

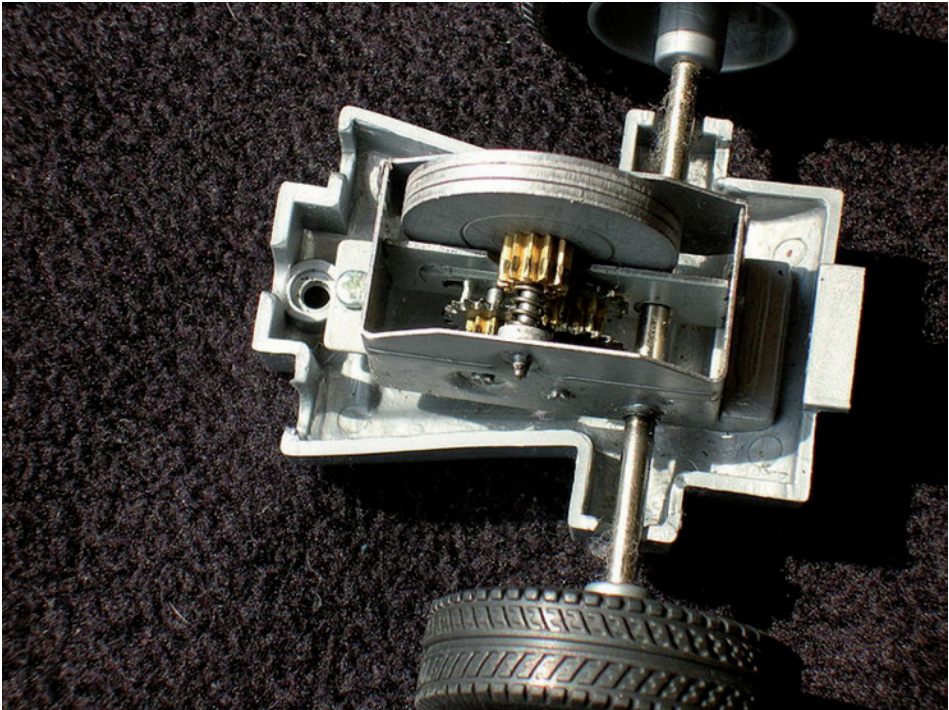


Abbildung 107

Ein sehr sauberes, von Teppichflusen freies Exemplar.¹²⁸

¹²⁸ Quelle: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Motor_barrig.jpg&filetimestamp=20080817130306 [16.2.2012].

Frisör

Für meine Mutter war die Haarfrage eine Form der Auseinandersetzung mit der NS-Zeit. Bürstenschnitte und erst recht die typische 30er-Jahres-Männerfrisur mit hochrasiertem Nacken erregten ihren Abscheu – „wie die HJ-Führer!“ – , und konsequenterweise sagte sie auch nie ein abfälliges Wort über Jugendliche mit langen Haaren – „solange sie gewaschen sind“. Meine Generationskohorte der Ende der 60er, Anfang der 70er Jahre Geborenen war, was die Haartracht betraf, auf andere Weise vereinheitlicht: Pilzköpfe und Topfschnitte so wie Loriots Dicki Hoppenstedt beherrschten das Bild. Nie schnitt meine Mutter mir selbst die Haare, dafür gingen wir zu dem damals schon über 70jährigen Frisörmeister Pötter in der Meller Straße. Sein Geschäft hatte er in den 50er Jahren eröffnet, und in diesem Zustand war es auch geblieben, abgesehen von einigen verblassten Wella-Werbungen aus den 60er Jahren, auf denen Frisuren wie die der jungen Prinzessin Beatrix zu sehen waren. Schon der geschwungene Griff der Ladentür deutete an, in welche Epoche man eintauchte: die hohe Zeit des shooby-do-wop. Die Garderobe setzte diese bewegungsfreudige Formensprache der verkörperten Hüftschwünge fort. In der Mitte der an allen Ecken und Kanten gerundeten Theke aus schwarzem Holz mit langen Chromzierleisten hätte man sich über eine Cabriotür nicht gewundert: sie war automorph. Die flache und langgestreckte Registrierkasse passte auch ins Bild: sie erinnerte an ein Bedienelement aus dem Führerstand einer V 200. Hinter der Theke wartete der Meister im dünnen, blauen Kittel: ein dünner, sehr freundlicher, auf mich warum auch immer chinesisch wirkender Greis mit randloser Brille und feinem weißen Haar, der schon meinem Bruder die Haare in



Abbildung 108

Die Waschbecken ja, die Spiegel eindeutig nein.¹²⁹

¹²⁹ Quelle: <http://traeshique.blogspot.com/2010/04/traumhaus-part-2.html> [16.12.2011].



Abbildung 109
Weihnachten bei Hoppenstedts. Dicki mit
Pony, hinten lang.¹³⁰

Form gebracht hatte, weil er einen Ruf als ausgezeichnete(r) Kinderfrisör hatte. Er führte mich an den etwas gruselig wirkenden Großapparaten für die Damenfrisuren vorbei, die in Verbindung mit den verstellbaren Stühlen eine unangenehme Nähe zur Zahnarztpraxis hatten. Oberhalb eines umlaufenden Borts mit Zubehör und allen möglichen Fläschchen war der Laden rundum durchgehend mit Spiegeln versehen, die dem an sich kleinen Raum Tiefe gaben. Kaum saß ich auf meinem Stuhl und hatte die Kutte mit Donald-Duck-Motiven umgehängt bekommen, versank ich in einen tranceartigen Zustand, zu dem die Schwerelosigkeit von Meister Pötters Schneidekunst beitrug. Es fühlte sich an, als ob er mit dem Kamm lediglich vorsichtig durch die Haare streicheln würde, dann klapperte die große Schere, und meine Aufmerksamkeit sackte weg. In der Luft hing ein Rest des stechenden Geruchs der Haarchemie, die allerdings nur noch bei wenigen handverlesenen Altkundinnen zum Einsatz kam. Die trocken-warmen Hände des Meisters rochen nach Seife. Immer eher als erwartet war er fertig und bat, was mich freute, erst mich und dann meine Mutter um eine Beurteilung des Results. Ei-



Abbildung 110
Langeoog, Juli 1974. Nach dem Urlaub ist bei mir ein Termin bei
Herrn Pötter fällig.¹³¹

130 Quelle: http://www.welt.de/multimedia/archive/00460/hoppenstedts_wal_DW_460292p.jpg [16.12.2011].

131 Quelle: privat.

nen vo-ku-hi-la-Pony bekam ich nie, sondern einen Schnitt, der dem folgte, was Pötter den natürlichen Fall nannte. Bei mir war das ein Scheitel links, den er nicht zusätzlich betonte, aber immer wieder so freilegte, als ob ich nie beim Frisör gewesen wäre. Das hatte zwar etwas vom braven Jungen aus der Provinz bei Erich Kästners ‚Emil und die Detektive‘, aber alle späteren Versuche, meine Haare anders zu formatieren, bestätigten, dass der Alte damals recht hatte. Schon während meiner Teenagerzeit zog er sich aus dem Geschäft dann ganz zurück und verpachtete es. Aus Bequemlichkeit blieben wir bei den dann häufig wechselnden Nachfolgern, die jeweils das Ladeninterieur ziemlich vollständig veränderten. In den späten 90er Jahren war ich noch einmal dort. Inzwischen hatte sich ein Cut-and-Go dort etabliert, dessen Möblierung die 50er Jahre zu zitieren versucht war. Der Schnitt kostete wenig und sah auch so aus, die mich bearbeitende Kraft blies mir ihren Kaugummiattem ins Gesicht und unterhielt sich bei der Arbeit mit ihrer Kollegin nebdran. Die einzige Frage, die sie mir stellte, war, wieviel Millimeter kürzer es denn werden sollte.

Fußböden

Ein gar nicht so schlechter Gradmesser für Wohlstand und Modernisierungsoffenheit unserer Familie war der Zustand der Fußböden. Von 1964 bis 1982 lag in der Wohnung noch in allen Räumen außer in Küche und Bad ein simpler, linoleumartiger Belag mit dezenter grau-braun-weißlicher Maserung. Viel getaugt hat er wohl nie. Überall dort, wo Feuchtigkeit und Kälte ihm zusetzen, wurde er erst spröde, dann rissig, schließlich brüchig, so dass hier und da der Estrich zum Vorschein kam. Außerdem war er so dünn, dass die gesamte Bodenfläche der Erdgeschosswohnung über einem zugigen Keller fußkalt war. Teppiche und Generationen von wärmenden Puschen, darunter auch aus der DDR mitgebrachte Filzpantinen, sollten das lindern. Direkt hinter der Wohnungstür verdeckte ein Fußabtreter die größten Schäden, die Länge des schmalen Flurs füllte ein dunkelroter Läufer mit schwarzer Musterung, sehr effektiv gegen Abnutzungsspuren. Gleichwohl brachte es das soziale Leben mit sich, dass der Läufer an seiner Substanz Schaden nahm, vor allem unter den Türen zu den Zimmern. Nach und nach lagen vor jede Tür folgerichtig kleine Teppichstücke, die zugleich ein Mehr an Wärme und Zugsicherheit an den beachtlichen Türspalten bringen sollten. Das Staubsaugen entwickelte sich dadurch zu einer hohen Kunst: Zuerst mussten der Fußabtreter und die Mini-Teppichbrücken weggeräumt und für sich abgesaugt werden, bis der Flurläufer an der Reihe war. Der verrutschte und wellte sich auf dem glatten Untergrund unter dem Staubsaugermaul, das daher unter Aufheulen des Miele-Motors immer wieder neu angesetzt werden musste und in meiner Kindheitserinnerung als ein besonders abscheuliches Geräusch hängenblieb. In den Gartenanteilen des Hauses gab es

noch einzementierte Löcher für die in der ehemaligen Waschküche aufbewahrten grünen Metallwäschestangen. Auch eine Verbindungsstange für das Teppichklopfen war vorhanden, wurde aber von uns nicht mehr genutzt, da meine Mutter dem Staubsauger mehr zutraute. Im Wohnzimmer und in den übrigen Zimmern lagen in den Durchgangsbereichen Brücken von unterschiedlicher Dicke und farblicher Zusammensetzung: dunkelbunt mit Kondensstreifenoptik zumeist, modern-abstrakt in braun-beige im Zimmer meines Bruders. Der Esstisch mit seinem Stühlen stand auf einer kostengünstigen Teppichhausvariante dessen, was als ‚pflegeleicht‘ und ‚dezent‘ beworben worden war: sanft Floreales in gedeckten Herbstfarben auf streng symmetrischen, ruhigen Pastell-Flächen, deren Ränder sich ausgezeichnet als Straßen für Matchbox-Autos eigneten, wenn keine Beine im Weg waren. Solange der Schreibtisch meines Vaters noch im Wohnzimmer stand, er wanderte später in das Zimmer meines Bruders, lag darunter ein gefütterter Kunstleder-Fußsack mit Reißverschluss, da so weit weg vom Kachelofen mit dem Gasbrenner auch kein noch so dicker Teppich die Füße warm gehalten hätte. Im Elternschlafzimmer gab es auch einen leider ziemlich Matchbox-untauglichen schwarz-braunen Läufer vor dem Doppelbett und kleine, befranste, sandfarbene Teppiche, die sich gern unter dem Bett versteckten, mit dunkelbraunen geometrischen Träumereien an den Längsseiten. Nach dem Auszug der Großmutter 1976 erhielt das für mich vorgesehene Zimmer, in dem vorher ein dunkelroter, asiatisierender Rundteppich mit im Kreis tanzenden schwarzen Drachen unter dem Tisch vor der Schlafcouch gelegen hatte – ich weiß nicht, ob das eine ironisch gemeinte Anschaffung meines Vaters für die schwierige Schwiegermutter gewesen ist – einen Komplettbelag aus grünem Kurzhaarteppich: sehr willkommen als passender Untergrund für die fliegend aufgebaute Modellbahn. So wurde bei der großen Wohnungsrenovierung des Jahres 1982, die den Sprung vom Einrichtungsstand der 50er Jahre in die damalige Gegenwart brachte, auch in den anderen Wohnräumen verfahren: Flur, Arbeitszimmer des Vaters, Wohn- und Schlafzimmer vereinheitlichte ein dickerer beiger Bodenbedecker mit braunen Textille-



Abbildung 111
August 1972, mein Bruder Heinz-Rudolf in seinem Zimmer. Rechts vor seinem Bett der braun-beige gemaserte Läufer.¹³²

¹³² Quelle: privat.

berflecken. Die meisten der alten Brücken wurden einfach darübergerlegt, nur der rot-schwarze Läufer aus dem Flur wanderte in den Keller, wo er den Zugang zum Zimmer meines Bruders verschönerte. Es würde mich interessieren, wie die Böden seit dem Auszug meiner Mutter ins Altersheim 2005 aussehen. Wahrscheinlich hat die Wohnungsbaugenossenschaft wieder Linoleum legen lassen.

Fußgängerbrücke

Über das untere Gleisfeld des Osnabrücker Hauptbahnhofs führte eine Fußgängerbrücke. Wenn ich meinen Vater erfolgreich bedrängelt hatte, mit mir Züge anzusehen, begann mein Eisenbahnerlebnis dort. Wir parkten auf dem Hof der an Wochenenden menschenleeren Expressgutabfertigung links neben dem Hauptgebäude. Die Brücke gehörte zu den interessanten Eigenarten in der Anlage des Osnabrücker Kreuzungsbahnhofs, der auf zwei Ebenen liegt. Unten, auf der Straßenebene, befand sich die Strecke Hoek van Holland-Osnabrück-Hannover-Berlin-Warschau, eine Etage darüber die auf einem Damm an den Bahnhof herangeführte Hauptbahn Ruhrgebiet-Osnabrück-Bremen-Hamburg. Da gab es viel zu sehen. Vom Straßenniveau des Parkplatzes ging es für die kindliche Wahrnehmung steil nach oben, so dass man von der Brücke auf die nicht mehr überdachten Bahnsteigenden des unteren Bahnhofsteils oberhalb des Fahrdrachts – „Achtung! Hochspannung! Lebensgefahr!“ tief hinunterblicken konnte. Hatte man Glück, stand man direkt unter der Lok und bei der Abfahrt in ihrer Dieselwolke. Heruntergewirtschaftete 220er zogen Nahverkehrszüge, gemischt aus Silberlingen und grünen Eilzugwagen mit Mitteleinstieg der 50er Jahre, nach Lingen/Ems, rote 216er D-Züge nach Norddeich/Mole. Vor den Fernzügen brummt die Maschinen der ozeanblau-beige lackierten 112er. Besonders bunt war der durchgehende Schnellzug Hoek van Holland-Warschau, in dem es Waggon aller auf dem Weg liegenden Eisenbahnverwaltungen gab: dunkelbau-gelbe der NS, den einen oder anderen popfarbigen, orange-silbernen oder rot-silbernen 60er-Jahres-D-Zugwagen der DB im blau-weißen Einheitslook der 70er Jahre, manchmal auch einen noch nicht umgespritzten Kakadu: ein vorne blauer 1.-Klassewagen mit Speisewagen teil, der gemäß altem Farbschema rot sein musste, dann flaschengrüne Ostblockmodernisierungswagen der DR und graue der PKP. Die roten Mitropa-Speisewagen der Reichsbahn erschienen mir immer besonders elegant. Besonders gut gefielen mir die Nahverkehrstriebzüge, wenn sie noch in den Originalfarben der 60er Jahre unterwegs waren, so der VT 624, der Osnabrück mit seinem nordwestlichen Umland verband. Bevor sie verschwanden, wurden sie auch noch blau-weiß, was scheußlich aussah, weil es die elegante Linienführung verdarb. 290er rangierten Gepäck- und Postwaggon über die autobahnkreuzförmigen Schleifen von der unteren

auf die obere Bahnhofsebene, was sich gut nachverfolgen ließ. An den Rändern des Gleisfeldes gab es noch das eine oder andere Formhauspsignal aus Metall und viele abgestellte Eilzugwagen mit eingezogenen Einstiegen. Am Ende der Brücke erreichte man die obere Ebene des Hauptbahnhofs. Dort stand vor dem neuen großen Stellwerk ein riesiger Stahlbeton-Hochbunker aus dem Zweiten Weltkrieg, braun-schwarz verwittert, mit Birken auf den Mauervorsprüngen: eine nicht zu übersehende Erinnerung an die Zeitgeschichte dieses Mobilitätstechnotops. Lief man über den Bundesbahn-Dienstparkplatz vor dem Bunker, kam man von hinten auf den Hausbahnsteig des Empfangsgebäudes, den man von der Empfangshalle aus über eine große Treppe ersteigen konnte. Weiter draußen lagen die Bahnsteige für die Schnellzüge aus und nach Hamburg, meist 103-bespannt und als rein innerbundesdeutsche Verbindungen im Farbbild einheitlicher. Nun konnte man einen überdachten Abgang auf einen der unteren Bahnsteige hinuntersteigen und sah am Ende die Brücke, von der man eben heruntergesehen hatte, was besonders hübsch war, wenn dort noch derselbe Zug stand. Die meisten Bahnhofsbesuche endeten in der Bahnhofsbuchhandlung und waren auch deshalb besonders beliebt: Eisenbahn und Literatur hingen für mich schon immer narrativ zusammen.



Abbildung 112

Ein Foto von der Fußgängerbrücke am Osnabrücker Hauptbahnhof auf den unteren Bahnhofsteil aus dem Jahr 1979. Im Hintergrund der obere Bahnhof mit der Strecke Hamburg-Ruhrgebiet. Links am Bildrand das Stellwerk, im Hintergrund die Klöckner-Stahlwerke.¹³³

133 Quelle: <http://www.drehscheibe-foren.de/foren/read.php?17,5333029> [30.10.2011].



Abbildung 113

Ein Jungentraum, Hauptbahnhof Osnabrück, unterer Bahnhof, Ostern 1978. Mit einem anderen Jungen auf dem Führerstand einer schon reichlich abgewirtschafteten V 200. Im Hintergrund die Fußgängerbrücke. Es war der mir etwa gleichaltrige Sohn unseres Kartoffelbauern, der uns ein Wochenende in der Stadt besuchen kam.¹³⁴

Gartenstühle

In meiner Osnabrücker Kindheit vor dem Klimawandel war die Sommerzeit, die wir auf unserer Terrasse und in unserem Garten verbringen konnten, begrenzt. Daher reichte eine überschaubare Ausstattung mit Gartenmöbeln. Zum Einzug 1964 hatten meine Eltern vier Stühle und einen Klapptisch gekauft. Das soziale Leben dieses Ensembles währte bis 2005. Die Stühle bestanden aus weiß lackiertem, sanft geschwungenem Rohr mit Sitzflächen und Lehnen aus freundlichen Plastikfäden in blau, rot, grün und gelb: ein oft gesehenes Design der Zeit. Ins Bild gehörte noch ein Sonnenschirm in ebendiesen Leitfarben der netten Bau- und Wohnkulturmodernisierung zwischen der Mitte der 50er und der 60er Jahre. Die stapelbaren Stühle mit Zubehör lagerten im Winter im Keller; anhand von Fotos lässt sich rekonstruieren, dass sie vor Ende April nur in wenigen Jahren heraufgeholt wurden. Feuchtigkeit bekam ihnen schlecht, Rostspuren fraßen sich am Lack entlang, bildeten Blasen, und schließlich rieselte der Rost, wenn man sie nur bewegte. Man saß gut auf dem Plastikspannwerk, auch ohne die bei Holzstühlen üblichen Kissen. Nur das Herumturnen war aufgrund der leichtbauweisebedingten Standunsicherheit streng untersagt. Anfang der 70er Jahre monierte meine Mutter, dass vier Sitzplätze für eine vierköpfige Familie ungestaltlich aussehen und sorgte für die Anschaffung einer Sitzbank mit rotem Plastikplanken auf einem weißen Metallrahmen von Quelle. Diese war nicht für nordwestdeutsche Witterungsbedingungen, genau genommen, nicht für Freiluftbetrieb gemacht. Alles an dem Sitzmöbel rostete, und zwar derart rasant, dass sich bei mir die Vorstellung breit machte, wir hätten die Bank auf irgendeine Weise falsch benutzt und der Rost sei ihre Art des Protests dagegen. Aber dieses Artefaktsterben dauerte Jahre, wurde zunächst igno-

¹³⁴ Quelle: privat.

riert, dann mit untauglichen Mitteln bekämpft: Der handwerkerliche Ehrgeiz meines Vaters erlosch stets an dem Punkt, an dem er meinte, die für ihn ausschlaggebende Funktionalität wiederhergestellt zu haben, z. B. durch das Bandagieren durchgerosteter Plankenhalterungen mit Paketklebeband. Irgendwann jedoch sperrte meine Mutter die Bank dann für den Sitzgebrauch und verwendete sie ausschließlich für Blumenkästen und -töpfe, was zumindest optisch erfreulich war. Obwohl auch meine Neigung zur Handarbeit immer gering war, hatte ich Ende der 70er Jahre Lust, die Rohr-Geflecht-Stühle zu streichen. Niemand konnte mir sagen, wie man das sinnvollerweise macht, meine Mutter freute sich über die Vitalität des Impulses. Mein Vater bekam den Auftrag, mir Lack und Pinsel zu besorgen, was er auch tat: mehrere große Dosen. Ich breitete Zeitungen aus und verkleidete mich, wie ich meinte, verrichtungskonform: Dazu gehörte aus Ekel vor eventuellen Lackspritzern und Roststaub eine alte, ansonsten nur bei Halsschmerzen noch in Gebrauch befindliche Baumwollwindel, die ich mir um den Mund schlang. Dann klebte ich analog zum Vorgehen bei bestimmten Farbarbeiten an Modellbahnhäusern das Plastikgeflecht der Stühle, wo es auf die Rohre traf, mit Kreppband ab und schmierte den viel zu dickflüssigen Lack auf das lädierte Metall, ohne vorher auch nur eine einzige Rostflocke entfernt zu haben. Die von meinem Vater beschafften Pinsel waren viel zu breit, also nahm ich einfach meine breitesten Borstenpinsel. Das erforderte zwar Geduld, war im Ergebnis aber wenn nicht handwerklich, dann doch im Hinblick auf die Fähigkeit zur Problemlösung überzeugend. Die Pinsel reinigte ich erst gar nicht mit Terpentin. Den davon vorhandenen Resten in uralten Fläschchen traute ich nicht, sondern warf sie ungeschen weg. Tatsächlich wurde der Rostfraß durch das Überstreichen zumindest verlangsamt, und meine Mutter präsentierte Gästen die renovierten Stühle als erstaunliche Geschicklichkeitsleistung ihres Jüngsten. Dies mit um so besserem Gewissen, als seit einiger Zeit auch eine Garnitur von Holzgartenmöbeln vorhanden war.



Abbildung 114

In unserem Garten hinter dem Haus, Ameldungstr. 21, im Juli 1971: Charlotte Genz, Rudi und Rolf-Ulrich Kunze, Gerda Kunze und zwei Rohr-Geflecht-Stühle vor meinem Sandkasten.¹³⁵

135 Quelle: privat.

Geräusche von Hafen- und Strand

Ich gehöre nicht zu denjenigen, die beim Lesen und Schreiben eine Geräuschkulisse als Stimulation brauchen. Bei der Musik bin ich sehr speziell: Bachs Lauten-Concertos, Debussy oder Satie sind möglich, aber auch nicht immer. Zum Schäumen bringen mich Signaltöne des PC, insbesondere lautgebende Email-Programme. Ich hoffe und wünsche, dass die Apparatur der digitalen Versklavung noch nicht in Klosterzellen vorgedrungen ist. Auch das, was in öffentlichen Räumen, in Zügen oder in Cafés, zu hören ist, lenkt mich schon deshalb viel zu sehr ab, weil ich natürlich neugierig auf das bin, was mich nichts angeht und dessen unfreiwilliger Zeuge ich ganz gern werde: schon zur Aktualisierung und weiteren Ergänzung meiner Typologie von Figuren, Dialogen und zwischenmenschlichen Missverständnissen, die ich sammle wie Käfer. Einen vernünftigen Satz bringt man so nicht zustande. Von zwei Geräusch-Ensembles kann ich mir nicht vorstellen, dass sie mich jemals stören, ablenken oder aus der Stimmung bringen. Sie sind das gefühlte Grundrauschen meiner persönlichen Idealexistenzkonstruktion, die Töne



Abbildung 115
Strand von Formerum Noord, 2010.¹³⁶

136 Quelle: privat.

von Hafen und Strand. Beide stehen für die einzige mich interessierende Sommerurlaubswelt der Nordseeinseln, also keinesfalls für große, weite Welt und ferne, gar tropische Küsten. Die längste Schiffspassage, die ich in meinem Leben zurückgelegt habe, ist die zwischen dem Kontinent und Großbritannien, ansonsten steht Hafen in meiner akustischen Erinnerung nicht für Hamburg oder Rotterdam, sondern für die niederländischen und deutschen Fährhäfen zu den west- und ostfriesischen Inseln und ihre Gegenstücke ebenda. Dort legen keine Kreuzfahrtschiffe und Containercarrier an und lassen sich wie auf der Alten Liebe in Cuxhaven aus der Froschperspektive in der Vorbeifahrt bewundern. Von Harlingen bis Bensersiel ist das Reich der kleinen Bäderschiffe und überschaubaren Autofähren, die immer noch wie Schiffe aussehen und deren Ruf nicht die Kaimauern erzittern lässt. Gutmütige Diesel bringen mit ihrem Nageln die Schornsteinabdeckungen zum Klappern. Irgenwo flappt eine unordentlich festgezurrte Persenning im Wind. Die Hebebrücken für Passagiere und Autos schnarren und jaulen, während über allem das Stimmengewirr der kommenden und gehenden Urlauber liegt: deutlich leiser auf Niederländisch, wenn nicht gerade gesungen wird, weil die Artikulationseigenheiten die Sprechlautstärke dämpfen; voll amüsan-deplazierter süddeutscher Dialektpatzer auf der deut-



Abbildung 116
Strand von Formerum Noord, 2010.¹³⁷

137 Quelle: privat.

scher Seite, je nachdem, ob Bayern und das Ländle noch Schulferien haben. Die Möwen klagen hier wie dort. Nur in Harlingen klingt das Glockenspiel der Stadtkirche bis an den Anleger, der auch noch direkt im Hafen und nicht außerhalb liegt. Strand heißt für mich Strand auf Langeoog oder Terschelling, obwohl ich zugeben muss, dass es an der amerikanischen Ostküste ähnlich aussehen kann. Nur komme ich nicht so leicht dorthin. Windstärke NW 5-6 erzeugt eine andere Brandung und Wetterstimmung als S 1-2 oder O 2-3. Bei jeder Windrichtung rauscht das Dünengras anders, hört man Stimmen aus den Dünen oder vom Wasser. Ab Windstärke 5 beginnt der Sand zischelnd zu leben und folgt jede Wellenreihe einer eigenen melodischen Dramatik, ohrenfüllend an der Wasserkante, hintergrundbeherrschend in den Vordünen. Es mag das ja Eskapismus sein, und damit er funktioniert, ist es vielleicht ganz gut, dass ich keine Endlosaufnahme von Hafen und Strand besitze.

Große Straße

1972 wurde Osnabrücks Einkaufsquartier um die Große Straße Fußgängerzone. Das war überfällig, denn schon längst hatte der Autoverkehr den Konsum nicht mehr ermöglicht, sondern behindert. Nun verschwand das Auto aus dem alten Gassenverlauf zwischen Neumarkt und Nikolaiort, der im Wiederaufbau mit nur etwas zurückversetzten Fassaden beibehalten worden war. Für die Verkehrsströme in der Innenstadt, an deren Infrastruktur sich nichts änderte, bedeutete das neue Probleme. Der Dauerstau auf dem Innenstadtring und der Kampf um die letzten bequemen Parkplätze auf den Trümmergrundstücken hinter der Großen Straße wurde Alltag. Die Große Straße wurde komplett neu möbliert: an die Stelle von Bürgersteigen und Fahrbahn trat zunächst eine durchgehende Verbundsteinfläche, die in den 80er Jahren teilweise durch optisch vermeintlich altstadtgemäße, retronostalgische Kopfsteinpflasterinseln aufgelockert wurde. Überhaupt war keinem Straßenbelag ein langes Leben beschieden, die Stadtrat-soligarchen entwickelten Arm in Arm mit den zuständigen Behördenranden hier erhebliche Kreativität, sicher sehr zur Freude der lokalen Bauwirtschaft. Zur Grundausstattung gehörten ordentlich bepflanzte Waschbetontröge mit einer Sitzecke in regelmäßigen Abständen. Auch sie verschwanden recht schnell wieder, weil sich hungrige Jugend, Stadtarme und andere unerwünschte Konsumferne auf ihnen niederließen und nicht schicke Shopping-Muttis, um einen Moment von der Last ihrer Einkaufstüten befreit zu werden und Grete Kempowskis Satz „Es ist doch zu und zu schön!“ von sich zu geben. Um den Flanierenden und Kaufenden zusätzliche Anreize zu bieten, gab es kleine illuminierte Glasschaukästen auf einem Betonsokkel, in denen der Einzelhandel seine Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen konnte: etwas dysfunktional, weil in der überschaubaren Osnabrücker Innenstadt das Geschäft mit seinen

Prunkschaufenstern nur einige Schritte weiter lag und außerdem die Hunde nicht daran gehindert werden konnten, die Kästen auf ihre Weise zu nutzen. Um den vorhandenen Werberaum nicht ungenutzt zu lassen, informierte in einigen die Stadt über das Programm des Dreisparten-Stadttheaters und anstehende kulturelle Höhepunkte wie die Gedenkfeiern zur Erinnerung an den 50. Jahrestag der nationalsozialistischen Machtergreifung 1933. Dann wurden die Schaukasten abgerissen. Ein anderes konsumstrategisches und verkehrslogistisches Problem blieb der Neumarkt. Ein großstädtisch wirkender Fußgängertunnel unterquerte ihn zur Johannisstraße und verzweigte sich bis unter die Haupteingänge der Großkaufhäuser Horten und Hertie. Aber wiewohl er mit Läden ausgestattet wurde, darunter der sehr ordentliche, wenn auch winzige Plattenladen jpc, lud er nur geringfügig mehr zum Verweilen ein als die gefliesten und neonbeleuchteten Gänge unter Ost-Berliner S-Bahnhöfen. Ich hatte meine Lieblingsecken auf der Großen Straße. Nicht weit vom Neumarkt lockten mich bis zur Schließung des Ladens in meiner Oberstufenzeit die aufgrund eines tief ins Gebäude hineingezogenen Eingangs besonders langen Schaufensterfronten des Spielwarengeschäfts Deneken, eines richtigen Spielwarenkaufhauses mit Abteilungen für Puppen, Brettspiele, allgemeines Technikspielzeug und Modellbahn. Hinter den schön geschwungenen 50er-Jahrestürgriffen sah man auch an Wochenenden das Regal mit dem Gesamtbestand an Elastolin-Figuren. In einem Schaufenster gab es auch außerhalb der Geschenksaison immer eine Modellbahnmusteranlage, auf der ein kleiner Güterzug, geführt von einer BR 80, einsam seine Kreise zog. Besonders gefielen mir die vielen von der Großen Straße abzweigenden, mit Schaufenstern versehenen Passagen auf beiden Seiten, die Einblicke in das Innenleben der Geschäfte erlaubten. Die meisten dieser Durchgänge zu den dahinterliegenden Parkplätzen fielen der Bebauungsverdichtung und Umgestaltung der Vorderhäuser zum Opfer. Seit der zweiten Hälfte der 80er Jahre italianisierte sich der öffentliche Straßenraum. Jede Bäckerei stellte Plastikstühle, -tische und Sonnenschirme nach draußen, ein Event jagte das andere: kulinarische Tage, öffentliches Laienspiel, Musik, symbolische Völkerverständigung. Damit einher ging eine Ausweitung des Fußgängerbereichs auf einen Großteil der Altstadt, durch die sich nun auch der Konsumstrom wälzte. Seit dem Jahr 2000 drang die Medialisierung durch Großbildschirme und digitale Installationen immer weiter vor, damit vor allem die jungen Käufer sich virtuell beheimatet fühlen. Voll ist es immer noch, vor allem an den katholischen Feiertagen im nahen Nordrhein-Westfalen, die das Kaufpublikum nach Osnabrück spülen. Die Traditionsgeschäfte sind längst in der Minderzahl, und es gibt auf der Großen Straße nichts mehr, was es auf der grünen Wiese oder im Internet nicht auch gäbe. Also muss es doch immer noch die Anziehungskraft der Stadtkulisse sein, die hier zieht, jedenfalls noch.



Abbildung 117

Die Große Straße vor 1914. Ihrem Namen nur im Vergleich zu den noch engeren Altstadtgassen gerecht.¹³⁸



Abbildung 118

Die Vollmöblierung der frühen 70er Jahre: Glaskugellampen und Glaskästen. Im Hintergrund noch die Nachkriegsbebauung mit ihren Lücken.¹³⁹

¹³⁸ Quelle: http://osnabrueck.osnalgie.de/index.php?set=61&bild_osnabrueck_alte_werte=89 [10.12.2011].

¹³⁹ [Verkehrsamt der Stadt Osnabrück (Hg.)], Osnabrück, o. O., o. J., [70er Jahre], S. 2.



Abbildung 119
Und heute.¹⁴⁰



Abbildung 120
Italienisches Osnabrück: Der gastro-eventisierte Nikolaiort unter einem Himmel, den nur der Klimawandel so blau gemacht haben kann.¹⁴¹



Abbildung 121
Inzwischen verschwinden auch die Nachkriegsbauten der 50er und 60er Jahre. Ein Durchblick aus dem Jahr 2008 auf die Große Straße.¹⁴²

140 Quelle: <http://view.stern.de/de/picture/358086/Osnabr%FCck-Fu%DFg%E4ngerzone-Gro%DFe-Stra%DFe-Gro%DFe-Stra%DFe-Grau-510x510.jpg> [10.12.2011].

141 Quelle: <http://www.osnabrueck.de/65910.asp> [10.12.2011].

142 Quelle: http://farm4.static.flickr.com/3229/3146565501_a782b94520.jpg [10.12.2011].

Grundig-Radio

In unserem Osnabrücker Wohnzimmer stand auf einem konsequent kantigen Sideboard der 60er Jahre das 1958 angeschaffte Grundig-Radio. Im Vergleich zu den parallel schon vorhandenen tragbaren Radios mit betont technischem Funker-Design war dieses Exemplar wahrhaftig eine Immobilie: schwer, massiv, ein echtes Möbelstück. Recht eindeutig hatten Formvorstellungen des Autobaus der 1950er Jahre Spuren hinterlassen. Die stoffbespannte Vorderfront über den Lautsprechern, der gläsernen Sendertabelle, den großen, angenehm feingeriffelten Sucherknöpfen anstelle der Scheinwerfer und der Tastenreihe für feste Sendereinstellungen waren Zitate aus gemütlichen Autogesichtern, deren Wirkung sich vor allem im Dunkeln entfaltete, wenn der Apparat sanft aus sich selbst heraus zu glühen schien. Der Kasten, der mir als Kind vorsintflutlich vorkam, war nur noch sehr selten in Gebrauch. Mein Bruder hörte seine Schallplatten, mein Vater die Nachrichten in seinem Zimmer an einem eigenen Kofferradio. Mit den sich verändernden Mediennutzungsgewohnheiten hatte sich auch die Standorte verändert. Dort, wo seit Mitte der 1960er Jahre im Wohnzimmer der Fernseher stand, hatte ursprünglich das große Radio auf einem repräsentativen Beistelltisch seinen Platz gehabt. Nun war es deutlich an den Rand des Raums und der Wahrnehmung gerückt. Als mein Musikerbruder seine ersten Sendungen im Rundfunk hatte, hätte eigentlich eine Wiederentdeckung stattfinden können, die allerdings deshalb unterblieb, weil anfangs noch alles auf Kassettenrekorder aufgezeichnet wurde. Das war aber in vertretbarer Tonqualität nur mit einem integrierten Kombi-Geräten möglich, und dies stand dann in meinem Zimmer. Das Laufenlassen des Radios im Hintergrund zur Erzeugung einer Geräuschkulisse galt bei uns als arge Unsitte mancher Leute, weil man so der musikalischen Darbietung nicht die genügende Aufmerksamkeit entgegenbringen konnte. Für Wortbeiträge galt das erst recht. Die Sender mit dem Seifenschäum der Unterhaltungsmusik und Verkehrsnachrichten kamen ohnehin nicht in Frage, außerdem hielt sich die längste Zeit des Tages niemand im Wohnzimmer auf. Obwohl immer weniger radiogehört wurde, nahm die Zahl der Geräte immer weiter zu. Im Schlafzimmer meiner Eltern stand irgendwann ein Radiowecker mit Kassettenrekorder. In meinem Zimmer fanden sich eine Stereoanlage mit einem schon gar nicht mehr an den Verstärker angeschlossenen Radioteil, ein Radiowecker auf dem Bettkasten und ein spielzeughaftes Mini-Radio auf dem Schreibtisch. Im Arbeitszimmer meines Vaters landete nach dem Auszug meines Bruders in die erste eigene Wohnung dessen größeres Transistorradio aus den 1960er Jahren, das Kofferradio meines Vaters wanderte in die Küche auf ein Regal. Tatsächlich war das Badezimmer der einzige radiofreie Raum in einer Wohnung von weitgehenden Non-Usern. Als Autofahrer fand ich lebensabschnittbezogen zum Radiohören zurück; allerdings wurde aus dem Griff zum Autoradio schnell das Einstellen des eingebauten CD-Players. Das alte Grundig-Radio stand bis zum Auszug meiner Mutter aus unserer alten Wohnung dort in Ehren als Artefakt ohne soziales Le-

ben. Meine Bindung an das Objekt war nicht so groß, dass ich es bei mir zuhause hätte aufstellen wollen, daher schied es an diesem Punkt aus unserer familiären Nichtnutzung seit 1965 aus.



Abbildung 122

30. November 1969, der dreizehnte Geburtstag meines Bruders Heinz-Rudolf, der mich hier an mediengünstigem Ort im Wohnzimmer auf dem Arm hält: links das Kastenklavier, hinter mir der Telefunken-Fernseher, rechts hinter meinem Bruder das weitgehend ungenutzte Grundig-Radio.¹⁴³



Abbildung 123

Mein Zimmer, 15. November 1980. Auf dem Schreibtisch das von meinem Bruder übernommene Transistorradio.¹⁴⁴

Handgriffe, bei denen ich schreien könnte

Es gibt Verrichtungen, die körperlich anstrengend und solche, die stumpfsinnig sind. Unser cyborgisierter Alltag ist voll davon, und die Gewöhnung daran wächst, respektive unsere Widerstandsfähigkeit dagegen lässt nach. Mit dumpfer Passivität nehmen wir das Auftreten neuer Artefakte in unserem Leben zur Kenntnis, die wieder verschwinden, wenn wir gerade angefangen haben uns einzubilden, sie einigermaßen bedienen zu können, was im übrigen meistens auf Selbsttäuschung beruht. Die Dinge beherrschen uns, nicht wir sie. Dann aber gibt es Handgriffe, die in solchem Ausmaß ärgerlich sind, dass wir in den nächsten Tisch beißen könnten. Dazu gehört für mich der Versuch, aufeinander gestapelte Roste und wannenartige Einsätze auf den dafür vorgesehenen Schienen des Herds zu platzieren. Was immer wieder einfach aussieht, erweist sich als Balancekunststück besonderer Art. Auch bei noch so überlegter Stapelung im Knien vor dem Herd gerät das Metall der Back-, Brat- und Grillhilfen bei der kleinsten Bewegung ins Rutschen, woraus bauchtanzartiger Slapstick resultiert, um ein Herunterfallen zu vermeiden, das doch schicksalhaft ist. Höhnisch hallt das Metallscheppern durch das ganze Haus. Die Verwendung rutschhemmender Abwaschtücher führt schnell zur Überschreitung des Lichtraumprofils des Herdinneren, so dass nicht mehr alles hineinpasst, was andernorts keinen Platz findet. Schwitzend und wutentbrannt wandert nun ein tückisches Teil nach dem

¹⁴³ Quelle: privat.

¹⁴⁴ Quelle: privat.

anderen in die Röhre, ganz systematisch von unten nach oben. Doch dann sind die verfluchten seitlichen Führungsschienen im Weg. Spätestens hier sollte man den Arbeitsgang aus Blutdruckgründen abbrechen, aufgeben und warten, bis die eigene Frau en passant alle Bleche mit einer Hand elegant und mit einem begleitenden „Was du immer hast“ verstaubt. Nicht in allen Fällen kommt die Demütigung durch Verhöhnung des eigenen Unvermögens hinzu, zum Beispiel beim abfallenden, groben Plastikkopf der Stellschraube für die Neigungsverstellung des Fahrersitzes in meinem Wagen: hier handelt es sich um eine höchstpersönliche und alte Feindschaft, die nur uns beide angeht und noch lange angehen wird, da ich meine Fahrzeuge so lange wie möglich behalte. Das für die Bedienung durch die rückwärtige Bewegung des linken Fahrerarms gedachte, ergonomisch geformte, auf dem Stahlunterbau einzurastende Plastikteil hat die Unart, bei der kleinsten Berührung mit einem trockenen ‚knäck‘ abzuspringen. Um es wieder zu befestigen, muss ich von hinter dem Sitz in dem schmalen Spalt zur Seitenverkleidung mit der linken Hand ansetzen und mangels Sicht blind herumprobieren, bis sich das Bedienelement wieder festklippen lässt, während ich einen zwischen Sitz und dem Hass-Artefakt positionierten Polsterschutz aus Plastik mit der rechten Hand so auf Abstand halte, dass dies möglich ist. Nach drei erfolglosen Versuchen tritt Tobsucht, nach weiteren Spontandepression ein. In den letzten Jahren habe ich weitaus mehr Zeit mit der Wiederbefestigung dieses Teils als mit der Sitzverstellung in allen PKW verbracht, die mir jemals gehört haben. Die Stellschraube gehört in die Artefaktfamilie von Loriots Familienbenutzer bzw. -verwender, der den Bewender verwutzt. Fein war auch das jahrelang erforderliche Aufpulen der in Plastik eingeschweißten Bolzen von Ikeas Ivar-Regalen. Inzwischen findet es der Hersteller noch billiger, die nackten Bolzen einfach am Ende der Kieferregale in deren Plastikführung unterzubringen, was nicht nur wohlfeil, sondern auch nervenschonend ist. Die Bolzenbefreiung ähnelte problemstrukturell den so dicht folienverschweißten Büchern, deren Cover man beim Öffnen zwangsläufig beschädigen oder zerstören muss. Die Liste der Handgriffe, bei denen ich schreien könnte, ist lang: Ziemlich weit oben stehen noch die Entwirrung in sich verdrehter Elektrokabel und das Auswechseln von Glühbirnen in Altbauwohnungen auf Leitern über Kopf in fragilen Lampenkonstruktionen, aber es muss gar nicht etwas sein, was ich selbst erfolglos zu verrichten bemüht bin, oft reicht auch die reine Anschauung: wenn, um es zu konkretisieren, eine von mir eingeräumte Geschirrspülmaschine kraft angemaßter besserer Einsicht von Dritten demonstrativ aus- und platzsparend wiedereingeräumt wird. Dann stehe ich kurz davor, in die Wälder zu gehen. Das unterbleibt natürlich, weil es da ja keine Spülmaschine gibt und ich kann mich Lieblingsbeschäftigungen wie dem Fixieren von Rückspiegeln an H0-Automodellen für meine Modelleisenbahn widmen, bis mir die Pinzette vor Muskelkrampf aus Hand fällt. Der Mensch ist einfach noch zu wenig artefaktkonform und es bleibt zu hoffen, dass sich das durch human enhancement bald ändern lässt.

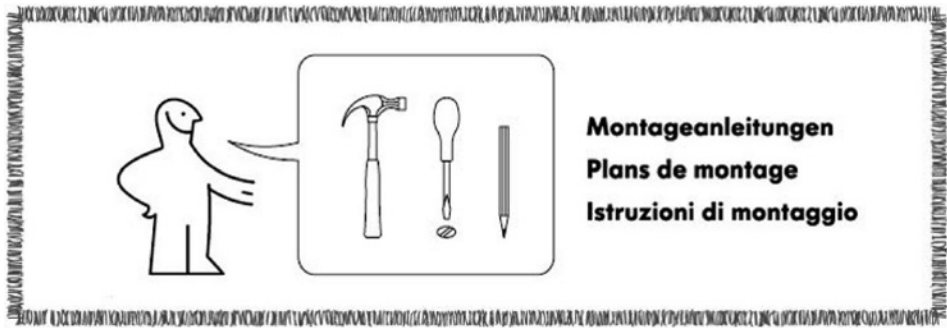


Abbildung 124

Dies soll deeskalierend wirken, meinen wohl die IKEA-Psychologen, ist aber zugleich zutiefst ironisch.¹⁴⁵

Herrenteichswall

Jede Stadt hat zeitlose Ecken, in Osnabrück ist eine von ihnen der Herrenteichswall. Schon der Name lässt erkennen, dass es sich um den Rest einer Wallanlage handelt, die allerdings nicht aus dem Mittelalter, sondern aus dem 16. Jahrhundert stammt. Genaugenommen handelt es sich um einen Vorwall außerhalb des Dombezirks am gegenüberliegenden Ufer der Hase, von dem seit dem Eisenbahnbau Mitte des 19. Jahrhunderts nur noch ein paar hundert Meter übriggeblieben sind. Die haben aber ihren ganz eigenen Charakter. Nirgendwo sonst ist Osnabrück so westeuropäisch wie hier. An einer Seite bildet als Teil eines späteszessionistischen Ensembles der Haarmannsbrunnen aus dem Jahr 1909 den Abschluss. Er ist nach seinem Stifter, einem Osnabrücker Stahlwerksdirektor, benannt und gehört zu den ältesten Arbeiterdenkmälern Deutschlands. Da es einen in seiner Pose frühexpressionistischen, auch ein wenig völkisch anmutenden Bergmann bei der Arbeit zeigt und zugleich Wasser aus der Wand kommt, in die er schlägt, wurde der Brunnen im kollektiven Gedächtnis mit lokalen Grubenunglücken in Verbindung gebracht, was aber auf Projektion beruht. Links neben dem Brunnen liegt unter hohen alten Kastanien der Treppenaufgang zum Herrenteichswall, auf der rechten Seite gegenüber die 1901/1902 fertiggestellte Herz-Jesu-Kirche, der erste katholische Kirchenneubau Osnabrücks nach der Reformation. Sie hat im Bombenkrieg ihre neogotischen Turmspitzen eingebüßt: bis dahin war sie eine architektonische Illustration zu Heinrich Bölls Roman ‚Billard um halb-zehn‘. Die Besonderheit des durchgehend baumbestandenen Walls liegt in der gehobenen Allee-Perspektive auf die Stadt. Man blickt von dem besonders im Frühjahr und Herbst reizvollen Fußweg der Wallkrone auf die grünbraune Hase, die sich je nach dem Staustand an der Pernik-

¹⁴⁵ Quelle: http://www.ikea.com/ms/de_CH/customer_service/assembly_instructions/assembly_instructions_splash.html [20.1.2012].

kelmühle tief in ihr Flussbett zurückzieht oder bis an den Heckenbewuchs am Uferweg unterhalb des Walls herantastet. Enten fehlen nicht. Von rechts hört man die Züge, die durch den Hasetorbahnhof fahren und die tosende Brandung des Durchgangsverkehrs auf dem Innenstadtring. Sehen kann man davon wenig, da hier Osnabrücks einziges ernstzunehmendes Hochhaus aus den 70er Jahren im Weg steht, dessen Bau die Gemüter für Osnabrücker Verhältnisse einigermaßen erhitze. Linkerhand fällt der Blick über die Hase und auf das Gymnasium Ursulaschule von hinten, dann auf die im Vergleich zur konzeptionellen Regelmäßigkeit des innenstädtischen Parks erratisch wirkende Ansammlung von Kirchenhaupt- und Nebenschiffen sowie Türmen des Doms von seiner Rückseite. Anziehend fand ich als Kind immer den Eindruck, den das Gelände am anderen Ufer der Hase direkt hinter dem Dom machte: ein verwilderter Garten mit Mauer- und Gebäuderesten in hochwucherndem Buschwerk, den ich, warum auch immer, mit der besonderen Katholizität des Domviertels verband, vielleicht aufgrund der von Filmen erzeugten Anschauung sich im Grünen ergehender Nonnen und Mönche. Papst Woytila, der 1980 Osnabrück besuchte, war zwar im Dom, aber sicher nicht in dieser verwünschten Abseite, die mir den Katholizismus freundlich erscheinen ließ. Am Ende des Wall-



Abbildung 125

Der Haarmannsbrunnen mit seiner Mischung aus Jugendstil und völkischen Anklängen.¹⁴⁶

¹⁴⁶ Quelle: <http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:OSHarmannsbrunnen.jpg&filetimestamp=20110905015642> [6.12.2011].

wegs zeigt sich das Osnabrücker Nebeneinander von alter Stadt und segmentärer Modernisierung. Auf der einen Seite eines Stauwehrs der Hase steht ein übriggebliebener Bruchstein-Wehrturm aus dem 13. Jahrhundert, der Pernickelturm, auf der anderen Seite die 1891 errichtete Pernickelmühle. Unmittelbar dahinter wechselt die Stadtlandschaft abrupt ihren Charakter. Der Fußweg wird zum schmalen Bürgersteig in einem Waschbetontechnotop, das in den frühen 70er Jahre im Zuge des autogerechten Ausbaus der Innenstadt und insbesondere der Ausfallstraßen oberhalb der Hase errichtet wurde und den Fluss, die hier nur noch wenigen Fußgänger, den von der A 1 und aus dem Nordkreis kommenden Verkehr sowie die auf ihrem eigenen Damm verlaufende Bahn am Hasetorbahnhof einer autozentrierten Neuordnung unterwarf. Flanieren kann und soll hier niemand mehr. Und so donnert der Verkehr an

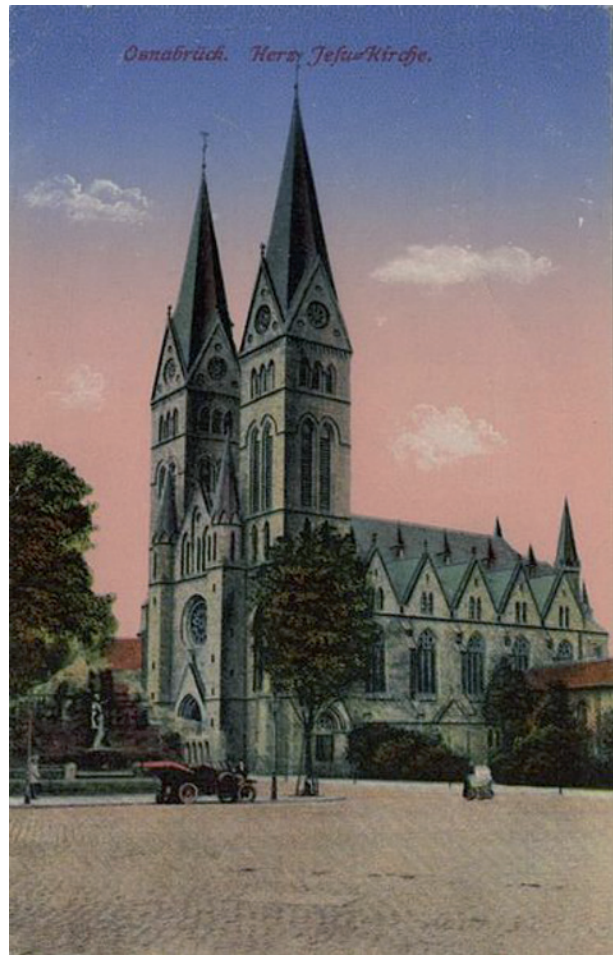


Abbildung 126

Die Herz-Jesu-Kirche vor 1914. Die noch nicht fertiggestellte Kirche wurde im Rahmen des Katholikentages 1901 bereits genutzt. Avenuen-Atmosphäre mit Automobil.¹⁴⁷

¹⁴⁷ Quelle: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Herz-Jesu-Kirche_Osnabr%C3%BCck_um_1900.jpg&filetimestamp=20091001173751 [6.12.2011].

dem 1928 errichteten, 1933 abgerissenen und 1983 erneuerten Erzberger-Rathenau-Ebert Denkmal vorbei, dessen Standort allerdings schon bei seiner Einrichtung randständig war. Bei roter Ampel ist es auch zu sehen.



Abbildung 127

Das Iduna-Hochhaus am Herrenteichswall, Osnabrücks höchstes Gebäude. West-Plattenbau, allerdings mit hervorragendem Blick über die gesamte Stadt.¹⁴⁸



Abbildung 128

Rechts hinter den Bistumsgebäuden am Dom das Gymnasium Ursulinum, das rückwärtig an die Hase grenzt, links neben dem Dom das 1200 Jahre alte Gymnasium Carolinum, eine der ältesten Lateinschulen Norddeutschlands. Zugleich hat man hier im Bild, was in der Altstadt sonst noch wesentlich ist: Rathaus, Marienkirche und Stadttheater. Die Altstadt ist wieder weitgehend autofrei.¹⁴⁹

148 Quelle: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Osnabr%C3%BCck_Iduna-Hochhaus_Westseite.jpg&filetimestamp=20100312222641 [6.12.2011].

149 Quelle: <http://www.carolinumosnabrueck.de/>[6.12.2011].



Abbildung 129
Blick vom Uferweg am Herrenteichswall
über die Hase auf das Domviertel.¹⁵⁰



Abbildung 130
Pernickelturm, Stauwehr und Pernickelmühle, heute Jugendherberge. Links angedeutet das autogerechte Betontechnotop.¹⁵¹

150 Quelle: <http://www.meinestadt.de/osnabrueck/bilder/detail?id=77534> [6.12.2011].

151 Quelle: <http://www.meinestadt.de/osnabrueck/bilder/detail?id=77534> [6.12.2011].



Abbildung 131

Weimar am Rand. Das Mahnmal für die politische Kultur der Weimarer Republik und ihre Agonie am Herrenteichswall.¹⁵²

Hertie

Für mich fand Hertie in Osnabrück immer von oben nach unten statt. Da wir nie anders als mit dem Auto in die Stadt fuhren und auf dem Dachparkplatz von Hertie parkten, betraten wir das Großkaufhaus durch einen Nebeneingang des merkwürdigerweise gefliesten Treppenhauses im obersten Stockwerk in seiner unspektakulärsten Abteilung, der für Gardinen und Stoffe. Es roch eigenartig hier. Die vielfältigen Textilien dünsteten die Chemie ihrer Herstellung aus. Überall warteten Verkäuferinnen mit Maßbändern um den Nacken und Metermaßen aus Holz in der Hand. Wenn sie mit ihren großen Scheren, die einige in einer Art Holster am breiten Rockgürtel trugen, vom Ballen schnitten, setzten sie lediglich einen chirurgischen Schnitt, um dann die Stoffbahn kraftvoll zu zerreißen, was ein widerwärtiges Geräusch erzeugte. Handtücher und Bademäntel gab es hier auch, letztere in einer Frottee-Variante, die nach Flokatiteppich aussah und nie verfehlte, den DDR-Besuch haptisch zu faszinieren. Über die breite Rolltreppe fuhr man abwärts in die Elektroabteilung: auf der einen Seite elektrische Hardware wie

¹⁵² Quelle: <http://www.nordmedia.de/scripts/getdata.php?id=21603&THUMB=YES&SCALED=YES&DWIDTH=550&DHEIGHT=365> [6.12.2011].

Lampen und Haushaltsgeräte, auf der anderen die Fernseh- und HiFi-Abteilung. Die Strahlkraft der Glühbirnen sorgte dafür, dass es hier nicht nur noch heller als in den anderen vollausgeleuchteten Stockwerken, sondern auch merklich wärmer war. Ungezählte Mattscheiben flimmerten im gleichen Takt, nur hier und da war ein Testbild dazwischen. Fast immer wurden an irgendeinem Stand Geräte vorgeführt, ohne dass jemand auch nur stehenblieb: Mixer, Pürierstäbe, sehr kleine Kofferradios in lustigen Formen. Der unterbrechungslose, rheinische, nordelbische oder sauerländische Redefluss des Werbeaktionisten verfolgte einen noch bis auf die nächste Rolltreppe, deren regelmäßiges Surren ihn nach und nach verschluckte. Dort, wo es Bekleidung gab, ob nun für mich oder meine Mutter – mein Vater ließ sich zum Ankauf neuer Bekleidung nur gelegentlich zwingen –, war das Reich der stillstehenden Zeit. Ich wartete noch einigermaßen geduldig, meinen Anorak über dem Arm, bei dem evolutionären Prozess der Vorauswahl und der ersten Konferenz mit der Fachverkäuferin. Ich wartete auf die Anprobe, wenn wieder einmal alle Kabinen belegt waren; wartete, wenn meine Mutter etwas anprobierte, oder wenn ich selbst das Behangobjekt war – „jetzt sag doch mal was!“ –, dass ein Urteil erging. Aber es war wie im sowjetischen Schauprozess: es musste lange dauern, sonst war es nichts wert. Ob die gegenderte Abneigung gegen den Kleiderkauf eigentlich genetisch ist? Die Defensivstrategie, zu allem Ja zu sagen, nützte mir damals wie heute nichts, weil sie bekannt war und ist. Allerdings trug ein Nein auch nicht zur Beschleunigung des Ablaufs bei. Also zog ich auch die vierte sandfarbene Cordhose und den x-ten buntgeringelten Pullover über. Damals gab es noch nicht die heute zum Kaufhausstandard gehörenden Fluchtpunkte für Verzweifelte: Espresso-bars oder Ledersitzgruppen, auf die Mann sich zurückziehen kann – eine Frau habe ich tatsächlich auf einem solchen Sofa noch nie sitzen sehen –, daher standen damals vom Warten nervlich und seelisch schon erheblich angegriffene Männer aller Altersgruppen mit tütenlahmen Armen, leerem Gesichtsausdruck und verlorenem Blick zwischen den Kleiderständerreihen der Obertrikotagen. Die Grundfarbe der Hertieeinrichtung war beige-braun: vielleicht hatte das ja seinen guten konsumpsychologischen Sinn darin, dämpfend auf das Leiden der Männer zu wirken. Hatte es wieder einmal länger gedauert, konnte ich einer Entschädigung bei den Spielwaren sicher sein. Ein Matchboxauto war meistens drin. Seit den späten 70er Jahren veränderten sich die Spielzeugabteilungen der Kaufhäuser sehr: eine Flut von neuen, aufwendigen Themen-Brettspielen von MB drang aus der Fernsehwerbung in die Regale vor und verdrängte Teile des klassischen Sortiments, das ohnehin im Rückzug begriffen war. Die Playmobilfarbigkeit und Barbie-isierung waren gewaltig auf dem Vormarsch. Lego ließ seine Identität als Inbegriff des Sozialkonstruktivismus hinter sich, um teure und nur auf eine Weise verwendbare, zum Spielen größtenteils ungeeignete Spezialbausätze anzubieten: Einwegspielzeug, das unbrauchbar wurde, wenn wenige Funktionssteine nicht mehr aufzufinden waren. Technikspielzeug und Puppenstuben gerieten an den Rand. Immer kleiner wurde die ursprünglich achtbare Modellbahnabteilung, bis sie schließlich ganz verschwand. Im Erdgeschoss wimmelte das Volk zwischen den

Aktionstischen am Haupteingang. Da kam es vor, dass man auch im Hauptgang in einen regelrechten Stau geriet und in die langen und leereren Gänge der Schreibwaren- oder Parfümeriewelt auswich, die noch nicht mit der Douglas-Vereinheitlichung zu tun hatte. Und nach einer Runde über die Große Straße und, in der Saison, über den Weihnachtsmarkt auf dem Dom- und Rathausplatz mit seinen speziellen nordwestdeutschen Jahrmarktelementen wie Backfisch und gemäßigten Fahrgeschäften ging es dann durch alle Hertie-Abteilungen von unten nach oben zurück auf den Dachparkplatz. Die Stoffverkäuferinnen warteten immer noch.

HERTIE

Abbildung 132

1986 wurde das Osnabrücker Hertie-Kaufhaus am Neumarkt geschlossen.¹⁵³

Hinterhöfe

In Osnabrück gab es Hinterhöfe, die den Bombenkrieg intakt überstanden hatten und solche, die seine Folge waren. Zu den letzteren gehörte ein merkwürdiger Nicht-Ort hinter der Großen Straße. Während die nach vorn heraus gelegenen Geschäftshäuser und Läden schon Ende der 50er Jahre weitgehend, manchmal noch eingeschossig, wieder vorhanden waren, hatte sich bei dem, was von den Hinterhäusern, vormaligen Lagern und Gewerbebetrieben noch übrig war, wenig getan. Hier standen bis in die 70er Jahre noch Ruinen mit gähnenden Fensterhöhlen und schwarze, hohe Brandmauern. Die ursprünglichen Bebauungsformen waren nicht mehr überall erkennbar, und die ersten Neubauten auf diesen Brachen verwischten dann die letzten Spuren. Einer davon war die barackenartige Verkaufshalle der Drogerie Unverfehrt. Man erreichte sie mit dem Auto von der Herrenteichstraße aus durch die Toreinfahrt eines stehengebliebenen 20er-Jahreshauses und auf einem teils asphaltierten, teils nur geschotterten Zickzackkurs um stabilisierte Ruinen herum. Das war spannend, mein Vater konnte sich mit unserem Käfer nur äußerst vorsichtig und im Schritt-Tempo vorantasten, denn zwei Autos pas-

¹⁵³ Quelle: <http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Hertie.svg&filetimestamp=20080327083343> [12.12.2011].

sten hier fast nirgendwo an den hervortretenden Mauerresten vorbei, und dann hieß es zurücksetzen. Wie der Hanomag Kurier von Unverfehrt mit seinen gutmütigen Blechbacken den Weg an die Laderampe fand, blieb ein Rätsel. Als Kundenparkplatz wurde eine Art Schacht zwischen drei Brandmauern genutzt, der auch an einem Sommertag dunkel wirkte. Ich wünschte mir immer, die Mauern einmal in besserem Licht zu sehen: die vielfarbigen Rosttrierer von her austretenden Bewehrungen, die blühenden Nässe- und Schimmelflecken, die verkohlten Mauervorsprünge, auf denen sich kleine Bäume angesiedelt hatten, die Brandflecken auf den Ziegel- und Backsteinen. Mit der Einrichtung von Drogerieabteilungen in den neuen Supermärkten fuhren wir seltener, denn gar nicht mehr zu Unverfehrt. Das Gelände wurde von der Großen Straße aus bebaut und dürfte heute gar nicht mehr ohne weiteres wiederzufinden sein. Von ganz anderem Charakter waren die Hinterhöfe an der Iburger Straße bei uns in der Nähe. Dort, wo die Bomben die Kleinteiligkeit von Handwerksfirmen und Kleingartenselbstversorgung zwischen den Häusern beseitigt hatten, entstanden hinter den weitgehend erhaltenen und instandgesetzten Vordergebäuden aus der Kaiser- und Zwischenkriegszeit autofreundliche Infrastrukturen. So der erste echte Supermarkt mit Fleischereiabteilung und Bäckerei in unserem Viertel in einem Jahrhundertwendehaus, in dessen Hof in den 60er Jahren ein Flachbau für die Aufnahme der langen geraden Regalfronten, vor allem aber ein Parkplatz entstand, der von einer kleineren Parallelstraße aus erreichbar war. Das Geschäft hatte an beiden Seiten Ausgänge mit Kassen: zur Iburger Straße für die Laufkundschaft, nach hinten zur Lutherstraße für die Autofahrer, die ihren vollen Einkaufswagen an den Kofferraum schoben. Ein paar Häuser weiter lag die Schölerbergapotheke, die sich im Zuge ihres Diensts am Kunden einen Autoschalter zulegte. Man bog von der Iburger Straße in die hohe Toreinfahrt eines gründerzeitlichen Mietshauses ein und konnte über eine Sprechanlage an einem Fensterschalter seine Bestellung aufgeben. Dahinter lag ein kleiner Parkplatz, auf dem auch der metallicgrüne 300er-Mercedes des Apothekers stand. Im Auto sitzend, hatte man einen guten Blick auf die rückwärtige Balkonlandschaft der drei- bis viergeschossigen Häuser und die Vielfalt ihrer sozialen



Abbildung 133
Simulierte Hinterhöfe auf meiner Modelleisenbahnanlage: weit von Osnabrück entfernt.¹⁵⁴

¹⁵⁴ Quelle: privat.

Konstruktionen. Noch etwas weiter in Richtung Rosenplatz siedelte sich in einem dafür völlig ungeeigneten ehemaligen Gewerbebetrieb mit langer Laderampe im Hinterhof eines Hauses von vor dem Ersten Weltkrieg, an dessen ursprünglich roter Fassade die schwarzen Brandspuren des Phosphors noch gut erkennbar waren, ein anderer, kleinerer Supermarkt an. Sein Problem blieb, dass die Verkaufsräume nicht ebenerdig lagen und somit die Einkaufswagen nicht an die parkenden Autos herankommen. Ich mochte die dorthin führende, tiefe und dunkle Tor-einfahrt, weil vorn noch ein Vorkriegsverkehrsschild mit dem Hinweis auf die Abmessungen für LKW hing. Außerdem lief ein weißer Pfeil die Wand entlang und wies den Weg in Richtung eines Kellereingangs. Darüber stand LSR. Jahrelang stellte ich mir alles Mögliche darunter vor, bis ich meinen Vater fragte und ganz enttäuscht über die profane Antwort war.



Abbildung 134

Die Iburger Straße vor der Lutherkirche 1960, noch mit Straßenbahn. Unten in dem Gebäude mit der Werbung für eine Chemische Reinigung wird der erste moderne Supermarkt der Gegend entstehen.¹⁵⁵

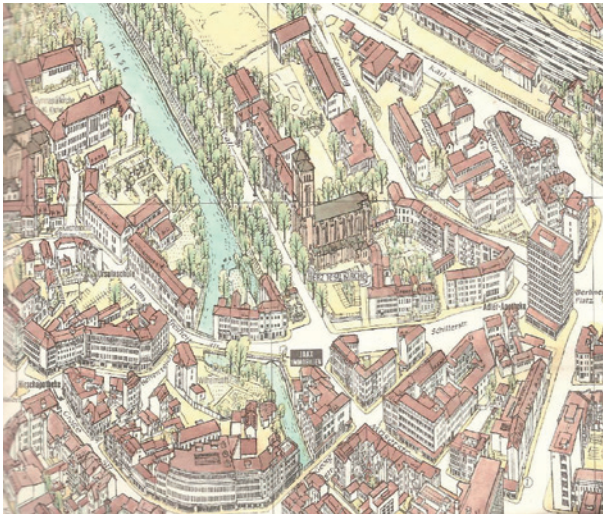


Abbildung 135

Ausschnitt aus einer handgezeichneten Karte der Osnabrücker Innenstadt, Auflage 1970. In dem Quartier zwischen der Hase, der Großen Straße, der Herrenteich-, Möser- und Georgstraße lag der unregelmäßig bebaute Bereich mit der Drogerie Unverfehrt. Die Ruinenreste sind nicht eingezeichnet.¹⁵⁶

¹⁵⁵ Alfred Spühr, Claude Jeanmaire, Die Osnabrücker Strassenbahn. Die Geschichte der elektrischen Strassenbahn, deren Vorgänger und Nachfolger, Villigen/Schweiz 1980, Abb. 203.

¹⁵⁶ Osnabrück. Bollmann-Bildkartenverlag, Braunschweig 1970.

Holzfenster

In meiner Kindheits- und Jugendwohnung in Osnabrück gab es geteilte Holzfenster. Das Haus war Anfang der 1950er Jahre für das Personal der Pädagogischen Hochschule gebaut worden und blieb ungefähr dreißig Jahre ziemlich unverändert in diesem Zustand. Die weiß gestrichenen Holzfenster hatten Charakter. Sie waren verquollen, innen aufgeplatzt, außen aufgeraut, da jedem von der Nordsee kommenden Tief direkt ausgesetzt. Liebloses Überstreichen bei viel zu seltenem Abschleifen mit billiger Farbe – eben genossenschaftlicher Wohnungsbau – hatte die unterschiedlichsten Schattierungen erzeugt, von Zahnsteingelb über Elfenbein bis zu Plastikweiß. Fensterfarbe fand sich auf dem Glas, am Hebel zum Öffnen und Schließen, an der angrenzenden Tapete. In den vielgeteilten Erkerfensterscheiben im Wohnzimmer sah das ganz poetisch aus, wenn die Morgensonne hineinschien. Wetterföhlig waren unsere Holzfenster auch. In den langen nordwestdeutschen Nebelwochen zwischen September und März ging von ihnen ein modrig-schimmlicher Eigengeruch aus, der sich hinter zugezogenen Vorhängen in meinem Kinderzimmer sammelte und auch durch morgendliches Lüften kaum zu vertreiben war. Die seltenen klaren Frosttage ehrten unsere Holzfenster mit Eisblumen, die nach gar nichts rochen. Dass es sie geben konnte, hing mit dem Heizungssystem zusammen. Ein Gasbrenner in einem Kachelofen in der Stube heizte über Lüftungsschächte mit Klappen zwei weitere Räume der Wohnung. Das Zimmer meines Bruders hatte einen eigenen Ölofen. Die warme Luft erreichte nicht die kälteste Stelle meines Zimmers, Eisblumen waren die Folge. Wenn sie im Lauf des Tages abtauten, lief das Wasser die Scheiben und Rahmen hinunter auf das Fensterbrett und musste umständlich aufgewischt werden. Da immer ein Spritzer Spülmittel im Putzlappen war, roch dann das ganze Zimmer stundenlang danach. Im Sommer vor dem Regen, und das ist Nordwestdeutschland eigentlich die Beschreibung eines Normaltages, duftete die vor meinem Fenster stehende Balsampappel so intensiv, dass man es selbst durch die geschlossenen Fenster zu riechen glaubte; allerdings standen die dann immer zumindest gekippt. Die in der Luft liegende Feuchtigkeit ließ sie aufquellen, so dass gelegentlich mit feinem Knirpsen ganze Lackstücke abplatzten und auf die Fensterbank fielen. Mein Schreibtisch stand direkt vor dem Fenster. Ich liebte es, in der Nachmittagsdämmerung dort ohne Licht zu sitzen, wenn im Herbst der Nebel eine Milchglaslandschaft erzeugte, in die das leicht grünliche Licht der Peitschenbogenlampen auf der anderen Straßenseite fiel. Wenn ich nachts nicht schlafen konnte, stand ich auf, stellte mich neben den Schreibtisch, schob den rot-schwarzen Vorhang mit Hahnentrittmuster aus den frühen 1960er Jahren beiseite und wartete darauf, dass der nächste Stadtbus vorbeifährt. Je später es war, desto länger konnte das dauern, und dann sank mein Kopf gegen das spröde, rissige Holz des weißen Fensterrahmens. Als ich vier Jahre alt war, im Sommer 1973, versuchte ich mit der Hand die nur angelehnte Holzsprossentür unseres Wohnzimmererkers aufzustoßen. Das ging nicht gut, denn die rechte Hand landete nicht auf einem der Holzsprossenkreuze, sondern in einer der vielen

kleinen Einfachglasscheiben. Das Durchstoßen der Scheibe war nicht so schlimm, das reflexartige Zurückziehen der Hand allerdings schon. Obwohl die Schnitte an der Pulsader vorbeigingen, war der Blutaufwand eindrucksvoll. Hinterher ging alles sehr schnell: Druckverband, Krankenwagen, Hospital, dann lag ich erschöpft in meinem Bett und die Balsampappel duftete durch den sich eintrübenden sonnigen Nachmittag. 1982 entschloss sich die Genossenschaft zu einer Sanierung ihres Hauses. Die Holzfenster wurden herausgerissen und durch Mehrfachglas in Plastikrahmen ersetzt. Alle Vorgartenbäume verschwanden, auch die Balsampappel. An die Stelle des Kachelofens mit dem Gasbrenner trat eine Zentralheizung mit Heizungseinheit im



Abbildung 136

2. Advent 1968 im Erker des Wohnzimmers. Ob meinem Bruder auffällt, dass mein Kopf der Form des VW 1200 vor der Tür entspricht?¹⁵⁷



Abbildung 137

Januar 1977, ungewöhnlich viel Schnee. Vor meinem Kinderfensterzimmer im Vorgarten.¹⁵⁸

Keller. Außen wurde das gesamte Haus mit einer dicken, pastellfarbenen verputzten Styroporschicht verkleidet. Da so das natürliche Lüftungssystem des Gebäudes nicht mehr funktionierte, bildete sich trotz strategischen Lüftens und thermostatgesteuerten Heizens nach strenger schriftlicher Anleitung überall Schimmel, der erst verschwand, als wir so lüfteten und heizten, wie es uns zweckgemäß erschien. Ein einziges Mal in meinem Leben habe ich an einer Demonstration teilgenommen, deren einziger Demonstrant ich war. Kurz vor der Modernisierungsmaßnahme malte ich Pappschilder und forderte von meinen Eltern und damit von den falschen Adressaten die Erhaltung von Kachelofen und Holzfenstern in unserer Wohnung. Das Resultat war südstaatenhaft. Die neue Zentralheizung kannte ein einziges, halbwegs interessantes Geräusch: ein hintergründiges Glucksen in den Tiefen ihrer Rohrleitungen. Und sie roch nach gar nichts, höchstens nach Staub. Und über die neuen Plastikfenster gab einfach nichts mitzuteilen, außer dass ihre Rahmen noch schneller vergilbten als die Holzlacklandschaft der alten Holzfenster, und dass es keine Eisblumen mehr gab.

¹⁵⁷ Quelle: privat.

¹⁵⁸ Quelle: privat.

Hotelbadezimmer

Glücklicherweise muss ich mich selten in Hotels aufhalten, da mein Beruf dort sein kann, wo ich bin, und das ist, wie gesagt, selten in Hotels. Gelegentlich ist es jedoch nicht zu vermeiden. Um weniger zu fremdeln und zumindest zu einem Minimum an Nachtschlaf zu kommen, nehme ich immer ein eigenes Kopfkissen mit. Es hat in etwa die Funktion des Lenkrads im eigenen Auto: ich kann mich daran festhalten und es nährt die Illusion der Autonomie. So pointilistisch meine diesbezügliche Empirie auch ist, so sehr habe ich den Eindruck, dass sich Hotelbadezimmer in den letzten Jahren stark verändert haben. Sie sind schicker geworden. Es dominiert nicht mehr die Anmutung der erweiterten Nasszelle mit Toiletteneinheit und Handtuchhalter an der Tür, sondern die einer betont wertigen Lounge mit gewissen Zusatzfunktionalitäten. An Boden und Wand finden sich große, gern auch im Industriebau und bei neuen U-Bahnhöfen verwendete dunkle, diskret gemaserte Fliesen. Die Beleuchtung ist indirekt und variabel, damit der Schock beim Blick in die deckenhohe Spiegellandschaft oberhalb des Waschbeckenbereichs geringer ausfällt. Der verdient Beachtung in mehrererlei Hinsicht. Wo früher weiße Ware von Ideal Standard hing, befindet sich nun ein großzügiger Waschtisch mit einer eindrucksvollen Verbundstoffplatte, die dem Marmor erstaunlich nahekommt, und einem eingesetzten Waschtrog. Die feinen Wasserhähne von Grohe bieten mit ihren Drehstellhebeln immer wieder Überraschungen hinsichtlich ihrer Bedienbarkeit, aber das findet sich schnell. Wer jedoch den Versuch unternimmt, seinen reisemüden Kopf oder auch nur dessen Vorderseite unter laufendes Wasser zu halten, wird schnell feststellen, dass das Ensemble dafür wenig geeignet ist. Der Abstand zwischen dem weit nach hinten gesetzten Hahn und dem tiefen Becken ist zu klein. Um sich hier zu ertränken, müsste man erst die Schüssel volllaufen lassen, und das dauert dann doch wieder zu lange. Auf kleinen Ständern aus Plastik, das fast wie brushed steel aussieht, werden Wasch- und Pflegemittel in kleinen Probenpackungen angeboten. Der in einem wie verchromt blinkenden Ständer wartende Fön sieht nicht mehr aus wie ein Quelle-Produkt der 80er Jahre mit runden Ecken, sondern erfreut sich einer ergonomisch-klassischen Stromlinie. Die große Anzahl weißer Handtücher imponiert: gefaltet und griffbereit direkt neben der Waschgelegenheit – nur leider zerstört bereits der erste Griff mit nassen Händen diese optisch so ansprechende Ordnung –, militärisch straff wie zur Spindkontrolle auf dem Handtuchhalter, der zugleich Heizung ist. Die Toilette ist schmal und so sehr Ausdruck eines angenehmen Understatements, dass man vor der Benutzung fast zurückschreckt. Auf eine Badewanne wurde verzichtet. Früher hatten Hotelbadezimmer eigentlich regelmäßig Badewannen, Herr Dr. Klöbner und Herr Müller-Lüdenscheid belegen es, aber ihr Platzbedarf scheint heutigen Konzeptionen nicht mehr zu entsprechen. Wahrscheinlich gibt es auch Haftungspräzedenzen und zu viele Selbstmorde. Dafür bietet der Raum schönen gefliesten Freiraum in der Mitte. Die Dusche ist halbhoffen. Lediglich eine Glasscheibe von halber Armeslän-

ge trennt sie vom restlichen Raum. Ihr hauptsächlicher Zweck dürfte darin bestehen, jeden Tag vom Room Service zur symbolischen Artikulation der Wertschätzung des Kunden fleckenlos gehalten zu werden. In einer Hoteldusche fand ich am Boden unter dem riesigen Grohe-Massageduschkopf eine leicht bewegliche Platte vor, unter der raffinerterweise der Abfluss lag, so



Abbildung 138

Eine bodengleiche, barrierefreie Dusche mit Glaswand, aber ohne Ablauf unter einer Platte.¹⁵⁹



Abbildung 139

Loriots Herren im Bad waren Herren in der Badewanne. Heute im gehobenen Standardhotel nicht mehr möglich, und unter der Dusche braucht man keine Ente.¹⁶⁰

¹⁵⁹ Quelle: http://www.baunetzwissen.de/standardartikel/Bad-und-Sanitaer_Bodengleiche-Duschen_172756.html [6.12.2011].

¹⁶⁰ Quelle: <http://staerkstes-blog.ch/wp-content/image029.jpg> [6.12.2011].

dass jeder Eindruck und zugleich die Kosten einer eigenen Duschwanne vermieden wurden. Ästhetisch überzeugte diese integrierte Lösung vollkommen, auch an das leichte Schwanken gewöhnte ich mich. Und zum Auffangen des an der Glaswand vorbeispritzenden und unter der Platte bei längerer Duschzeit als drei Minuten nicht komplett ablaufenden Wassers gab es ja einen großzügigen weißen Badteppich.

Jacketts

Mein erstes Jackett war das Oberteil des Konfirmationsanzuges meines Bruders, für diesen Zweck 1970 angeschafft, und selbstverständlich bei meiner Konfirmation 1983 noch vorhanden. Weder sein Dunkelblau noch der Schnitt mit knappen, hoch angesetzten Revers und eng-anliegender Hose entsprach Anfang der 1980er Jahre noch dem C & A-Durchschnitt, aber das spielte keine Rolle. Auch das weiße Hemd und die silberne Krawatte waren keine Neuanschaffungen. Mit dieser Form der Retro-Verkleidung war ich nicht allein: Auch andere Knaben aus Familien, bei denen identitätsbildender Konsum in diesem Bereich keine solche Rolle spielte, traten mit Erbstücken an. Modisch aufgeputzt waren vor allem die Kinder aus dem unteren Drittel des Schichtungsensembles, die den konfirmierenden Pastor – es war derselbe wie bei meinem Bruder – im Konfirmandenunterricht mit ihrem blödischen Grinsen als Oberfläche vollständigster Indifferenz im Wissen um den nur schwer zu verwehrenden Zugang zum ‚Schein‘ regelmäßig in Rage gebracht und in mir den Wunsch nach einer Aufteilung der evangelischen Volkskirche gemäß der Dreiteiligkeit des Schulsystems hatten wachsen lassen. Die nächsten beiden Jacketts kamen ebenfalls von meinem Bruder auf mich. Er hatte sie als Gymnasiast Anfang der 1970er Jahre getragen. Als ich in demselben Alter war, konnte man damit bereits nicht mehr in die Schule gehen, ohne sehr aufzufallen. Kragenlose Baumwollswatshirts und Jeans beherrschten das Bild. Zuhause trug ich die beige Jacke mit braunem Hahnentrittmuster und den marineblauen Blazer mit den silbernen Knöpfen und genregemäßigem Anker-Aufdruck ganz gern über dem Hemd. Anzüge meines Vaters kamen aufgrund der dauerhaften Staturverschiedenheit auch später nicht in Frage, so dass ich nur weiterverwerten konnte, was mein Bruder ablegte. Eine Ausnahme stellten ausgewählte Kleidungsstücke des Sohns eines mit meinem Vater über die Gräben der Herkunftsverschiedenheit hinweg befreundeten Lokführers dar. So landeten auch zwei Anzüge des einige Jahre Älteren bei mir und wurden mit einigem Aufwand von meiner Mutter meiner minderen Körperausdehnung in Höhe und Umfang angepasst: ein samtbrauner, auf mich, warum auch immer, katholisch wirkender Anzug, der lediglich den Nachteil hatte, dass sein Innenfutter an allen anderen Oberbekleidungsstücken beim An- und Ausziehen hängenblieb, und ein sandfarbener Feincordanzug, wie ihn vor allem altlinke Jour-



Abbildung 140

Konfirmationsfeier von Heinz-Rudolf Kunze, im Garten der Ameldungstraße, 26. April 1970. Anzug, Hemd und Schlips kommen auch bei mir 1983 zum Einsatz.¹⁶¹



Abbildung 141

4. Juni 1988, mit meinen Eltern im neuen Jackett nach der Übergabe des Abiturzeugnisses auf der Terrasse der Ameldungstraße 21, Osnabrück.¹⁶²

nalisten bei NDR und WDR über ihren Rollkragenpullovern gern trugen: wahrscheinlich aufgrund des leicht proletarischen Touchs in der Neigung dieses Stoffs zum Ausbeulen. Das erste nur für mich angeschaffte Jackett erhielt ich von C & A aus Anlass meiner Abiturfeier im Juni 1988, und es erwies sich aufgrund seiner geschmacklichen Zeitgebundenheit als besonders kurzlebig. Einmal sollte der Junge doch etwas Schickes haben, so wie manche meiner Altersgenossen auch, woraus eine Loriot-hafte Beratungsszene in der Anzugabteilung bei C & A resultierte. Meine Begehrlichkeit war auf einen schwarzen Dreiteiler-Nadelstreifen gerichtet, aber die wohl-



Abbildung 142

Nikolaus 2008, Vermontring 32, Karlsruhe: im Lieblingsjackett bei identitätskonstruktivistischem Tun.¹⁶³

161 Quelle: privat.

162 Quelle: privat.

163 Quelle: privat.

meinende Verkäuferin überzeugte meine Mutter davon, dass dies doch wirklich eher etwas für Banklehrlinge, nicht für Abiturienten sei. Am Ende wurde mir ein von Natur aus zerknittertes leichtes Baumwolljackett verordnet, hellgrau mit weißen Streifen und Schulterpolstern, dessen Ärmel nach dem Miami-Vice-Vorbild aufgekrempt werden konnten, was ich allerdings schon deshalb nie tat, weil ich die Kombination von T-Shirt und Jackett schon damals unannehmbar fand, auf die das Stoffartefakt hinauslief. Etwa mein halber Abiturjahrgang beiderlei Geschlechts trug bei der Vergabe der Reifezeugnisse etwas Vergleichbares. Glücklicherweise werde ich diese an Geschmacklosigkeit kaum zu überbietende Obertrikotage nicht an meinen Sohn weitergeben können. Meiner Ost-Berliner Cousine gefiel die Jacke so gut, dass sie eine zweite Verwendungsbiographie im letzten Jahr der DDR und vielleicht noch danach hatte. Den ersten vollständigen eigenen Anzug kaufte ich mir zur Promotionsfeier; da war ich 25. Mein Lieblingsjackett mit Tweed-Anschein aus grau-brauner Baumwolle kaufte ich mit über 30 bei einem Aufenthalt in Lübeck und hoffe, dass es noch lange hält: allein schon deshalb, weil ich es anhatte, als ich nach vielen Jahren damit begann, wieder eine Modellbahnanlage aufzubauen.

Johannisstraße

Keine andere Osnabrücker Straße verkörpert für mich in solcher Reinheit die Atmosphäre des Wiederaufbaus wie die neustädtische Johannisstraße zwischen Rosenplatz und Johanniskirche. Sie wurde im Bombenkrieg vollständig zerstört. Alte Postkarten und Fotos zeigen die typische nordwestdeutsche Neustadt-Bebauung: ein Nebeneinander von noch bäuerlich wirkenden eingeschossigen Häusern mit dem Giebel zur Straße, manche mit Ladengeschäft, daneben viel bürgerlicher Gründerzeitaufwand mit bis zu drei hohen Stockwerken, Säulen, geniengetragenen Erkern und floreal umrankten Balkonen, gewaltigen Treppenaufgängen zum Hochpaterre. Dazwischen einige wenige sachlich-moderne Lückenfüller aus den 20er und 30er Jahren mit großen Fenstern, ausgebauten Dächern und gerundeten Kanten. Der Straßenraum war schmal und zusätzlich durch die Straßenbahn belegt, die Bebauungsflucht entsprach den gewachsenen, nicht geplanten Realitäten vor der Verkehrsrevolution. Handkarren, Fußgänger und Tram teilten sich die Verkehrsflächen. Durchgehende Bürgersteige gab es nicht, die vorhandenen ähnelten den inselartigen Standplatten von H0-Hausbausätzen und waren vor Läden oft mit Waren zugestellt. Das Auto stellte hier seit dem Ersten Weltkrieg ein Problem dar, denn es störte, ob fahrend oder ruhend, den sich bisher von selbst regulierenden Verkehrsfluss und erforderte steuernde Eingriffe. Die Straßenbahn bekam Vorrang, die Bürgersteige wurden seit den 20er Jahren zum Fußgängerbiotop aufgerüstet, was im Ergebnis eine Einbahnstraße erzeugte. Auch die Beleuchtung nahm zu. Die Verdunklung ab 1939/40 konnte nichts daran ändern, dass die

alliierten Bomberverbände Osnabrück immer zweimal überflogen: auf dem Weg nach Berlin und von Berlin zurück. Das Ergebnis war in diesem Teil der Stadt weitgehend flächendeckend. Die Akzentsetzungen des Wiederaufbaus seit den späten 40er Jahren lagen in der Johannisstraße auf der Zurücksetzung der Häuser um einige Meter und in der nur von wenigen, sich langsam schließenden Bombenlücken unterbrochenen Regelmäßigkeit der Neubauten, die an die bausteinbedingt begrenzte Formenvarianz von Lego-Häusern erinnerte. Große, indirekt beleuchtete Schaufensterfronten säumten und erhellten nun die breiten Bürgersteige. An den



Abbildung 143

Die Johannisstraße mit Blick auf die Johanniskirche, um 1906.¹⁶⁴



Abbildung 144

Die Johannisstraße im März 1960 mit Blick in Richtung Rosenplatz.¹⁶⁵

¹⁶⁴ Alfred Spühr, Claude Jeanmaire, Die Osnabrücker Strassenbahn. Die Geschichte der elektrischen Strassenbahn, deren Vorgänger und Nachfolger, Villigen/Schweiz 1980, Abb. 215.

¹⁶⁵ Ebd.

Wohnetagen über den Läden sah man nicht nur freundliche Lichtreklamen, sondern häufig auch gitterumschlossene, sanft geschwungene Austritte von einem Fuß Tiefe: eine Ironisierung des Balkons, gut zum Abstellen einer Grünpflanze im Topf und zum Fast-Heraustreten aus dem Schutz der Wohnung beim Genuss einer Zigarette. Nach Ladenschluss – und der lag in meiner Kinderzeit noch als Lebensgewissheit unverrückbar auf 18 Uhr werktags – wirkte die Johannisstraße, obwohl innerstädtisch, leer und tot. Die Straßenbahn war schon über ein Jahrzehnt vor meiner Geburt abgeschafft worden, und die durchfahrenden sandfarbenen Ziehharmonikaschachteln der Stadtbusse brachten auch nicht viel Belebung. Einige Reklamen blinkten vor sich hin, immer war irgendein Buchstabe kaputt: (S)amen Frese. Manche Läden reduzierten ihre Beleuchtung auf ein dämmeriges Neongrün oder -lila. Nur selten torkelte ein Angetrunkener aus einer der Gaststätten mit Butzenscheibenimitat heraus und zwischen den Autos der Anwohner entlang, die über Nacht Parkrecht hatten. In der Adventszeit standen Treppen mit elektrischen Kerzen in dem einen oder anderen Fenster, bei den meisten waren die Vorhänge zugezogen. Die 100-Watt-Birnen in den Wohnzimmerleuchtern bildeten helle Flecken auf dem dunklen Stoff. Im Turm der Johanniskirche schlug die Uhr, ein Krankenwagen bahnte sich irgendwo seinen Weg zum nahen Marienhospital, auf der Eisenbahnbrücke am Rosenplatz ratterte ein langer Güterzug vorbei. Die Nachkriegs-Johannisstraße gab es gar nicht, sie war eine Erfindung von Bernd Pfarr.



Abbildung 145
Ein Bernd-Pfarr-Detail.¹⁶⁶



Abbildung 146
Und das kommt dabei heraus, wenn auf einer Postkarte Ende der 50er Jahre versucht wird, Kontinuität zu simulieren: passenderweise stehen die wenigen Häuser, die hier den Bombenkrieg ausgesessen haben, sich auch noch gegenüber und so vor der Johanniskirche, dass ein Ensemble dabei herauskommt. Umdrehen würde helfen.¹⁶⁷

¹⁶⁶ Quelle: <http://www.faz.net/aktuell/feuilleton/kunst/zum-tod-von-bernd-pfarr-eines-tages-war-die-kunst-das-blitzschleudern-leid-1175408.html> [23.11.2011].

¹⁶⁷ Quelle: Sammlung privat.



Abbildung 147
Der Rosenplatz am Ende der Johannisstraße, 1972.¹⁶⁸

Kartoffelkiste

In unserem großen Keller stand in einer der dunklen Ecke eine Kartoffelkiste. Sie war wohl bereits vorhanden, als meine Eltern 1964 in das Haus einzogen. Die Konstruktion aus rohen Holzlatten erschien mir riesig, und da dieser Teil des Kellers nur von einer entfernten kleinen Lampe beleuchtet wurde, immer auch etwas unheimlich. Die Vorstellung, dass dieser Bretterverhau weitgehend mit gelagerten Kartoffeln für die Bewohner der dazugehörigen Vierzimmerwohnung gefüllt sein könnte, sagt vor allem etwas über sich verändernde Ess- und Einkaufsgewohnheiten. Etwa bis ich zehn war, fuhren wir im Herbst zu einem in der Nähe gelegenen Bauernhof, dessen Söhne Schüler meines Vaters waren, um dort Kartoffeln und Gemüse zu kaufen. Nötig war das nicht, längst wurde der gesamte sonstige Tagesbedarf im Supermarkt gedeckt, und Kartoffeln hätten wir dort oder in der Gärtnerei bekommen können, die auf der anderen Straßenseite lag. Die herbstliche Fahrt zu dem typisch westniedersächsischen Backstein-Hof mit seiner großen doppelflügeligen grünen Holztür an der Giebelseite und den für städtische Maßstäbe wenigen und winzigen Fenstern, war ein feststehendes Ritual. Wir verbrachten den Nachmittag dort, mir wurden die Ställe mit ihren Attraktionen gezeigt, dazu gehörten eigentlich immer neugeborene Ferkel. Das ganze Haus, auch die Küche, in der wir Kuchen bekamen, war erfüllt mit einem süßlichen Stallgeruch tierischer Wärme, da Tiere und Menschen unter ein- und demselben tief heruntergezogenen Dach lebten. Wenn es Abend wurde, lud der Bauer uns einige Säcke mit Kartoffeln in den Kofferraum, und die wurden nach einer Fahrt, auf der sich manchmal schon der erste leichte Frost ankündigte und ich aus dem Seitenfenster unseres Käfers den einen oder anderen Stern sehen konnte – eine Attraktion im

¹⁶⁸ Quelle: <http://www.osnabrueck.de/20201.asp?bigpic26836=0> [8.1.2012].

entweder nebligen oder verregneten Nordwesten –, noch am selben Abend von meinem Vater in die Kartoffelkiste gebracht. Viel kam da nicht zusammen, nicht einmal der Boden war einigermaßen bedeckt. Ende der 1970er Jahre gab unser Kartoffelbauer seinen Hof auf, den er schon lange nur im Nebenerwerb bewirtschaftet hatte, da keiner der Söhne ihn übernehmen wollte, und wurde Finanzangestellter in der Stadt. Überhaupt gab es in der Realschule meines Vaters immer weniger Bauernkinder. Die Kartoffeln kamen dann in praktischeren Mengen direkt aus dem Supermarkt und wurden auch nicht mehr im Keller, sondern im Unterteil des nicht mehr genutzten Kohlebeistellherds in der Küche aufbewahrt. Die Kartoffelkiste füllte sich schnell mit Pappkartons, die wir für den regelmäßigen Versand in die DDR sammelten, nur ein leicht erdiger Geruch erinnerte noch an die ursprüngliche Verwendung. Da sich in der kollektiven Familienkonsumbiographie vieles ansammelte, das verstaut werden wollte, kam mein Vater irgendwann auf die Idee, die selten benutzten Hartschalenkoffer, sorgfältig eingewickelt in große Plastikplanen, auf der Kartoffelkiste zu lagern. Das hielt sie nicht lange aus. Einige der oberen Latten bogen sich durch, die gesamte Konstruktion wurde immer wind-schiefer, und eines Tages gaben die Seitenstreben nach. Zwischen den Holzlatten und Kartons fand sich auch noch eine Kartoffel im Zustand der Vor-Petrifizierung. Auf vielen der Höfe rund um Osnabrück, die nicht aufgegeben haben, werden heute in den Hoffläden Bio-Kartoffeln verkauft, und ich warte auf den Tag, an dem IKEA eine Kartoffelkiste ins Programm aufnimmt. Nicht für mich allerdings, denn mein Lebensbedarf an gekochten Kartoffeln ist bis zu meinem Studienbeginn bereits übererfüllt worden.



Abbildung 148

Von der Kartoffelkiste gibt es kein Foto, aber vom Seitenfenster unseres Familiekäfers, aus dem ich bei den Kartoffelfahrten ins Emsland die Sterne sah: Ostern 1972, auf dem Rücksitz mit meiner Mutter und dem aus der DDR stammenden Teddy mit Namen Konny.¹⁶⁹

Kaufhalle

Die Kaufhalle in der Osnabrücker Großen Straße entsprach bis in die frühen 80er Jahre einem Geschäftskonzept aus der beginnenden Etablierung der Massenkonsumgesellschaft im Zeichen des Wohlstands für alle. Der große Verkaufsraum, zur Fußgängerzone hin offen und mit zweitem Aus- und Eingang am hinteren Ende, enthielt ein Komplettangebot von Bekleidung über

¹⁶⁹ Quelle: privat.

Hausrat und Spielwaren einschließlich einer großen Lebensmittelabteilung sowie eines Cafés im Obergeschoss. Das erreichte man über eine schön geschwungene 50er-Jahrestreppe, um mit Blick auf das taghell ausgestrahlte Kaufgeschehen unten Kuchen aus einem breiten Angebot essen zu können. Ältere Frauen mit rosa schimmernden Betonfrisuren an Einzeltischen, ihre Plastiktütenstapel an die Brüstung gelehnt, tranken süßen Schnaps zur Torte. Oberschüler der nahen Gymnasien nutzten die mäßigen Preise und bissen in Hot Dogs. Weiter hinten an den Stehtischen und mit dem Rücken zum Geschehen beugten sich vereinzelt Alkoholiker über ihre Zwischenmahlzeit aus Pils und Korn. Wenn man das Geschäft von der Großen Straße aus betrat, musste man im Sommer wie im Winter durch eine Art gebläsebetriebene Luftschranke über Gitterrosten hindurch. Sie ersetzte die bei den anderen Kaufhäusern vorhandenen Schwingtüren und schirmte im Winter die stickige Heizungsluft, im Sommer die muffige Innenwärme nach draußen ab. Auch bei Hertie am Neumarkt war der Eingangsbereich offen, allerdings arkadenartig zurückversetzt, so dass ein Gebläse nicht erforderlich war. An Wintertagen flimmerte die entweichende Hitze aus dem strahlend hellen Gebäude. Die chemische Formel CO₂ war vielleicht Chemiestudienräten bekannt, aber die kauften auch bei Hertie. Meine Mutter schob mich immer von dem warmen Fönwind im Kaufhalleneingang weg, weil sie vielleicht nicht ganz zu Unrecht vermutete, dass die vielfach umgewälzte Luft nicht die gesündeste war. Dass ausgerechnet hier ein Softeisstand etabliert war, empfand sie als empörenden Anschlag auf die Volksgesundheit. Aber Softeis galt bei uns sowieso als mehr oder weniger tödlich, ganz im Unterschied zu richtigem Eis. Die Aufteilung der im übrigen von auffälliger Werbung, abgesehen von Preisschildern, weitgehend freien Verkaufsfläche in Abteilungen war schwach ausgeprägt. Eigentlich wurden fast alle Waren auf eine ähnliche Weise angeboten, was die Kaufhalle von Woolworth unterschied. Dort gliederte sich der Laden in mehrere, deutlich voneinander unterschiedene Milieus. Hier herrschten einfarbige, flache, quadratische Wühltsche mit Schrankunterbau auf feststellbaren Rollen vor, die rundum mit kaum mehr als handhohen grünlichen Glasaufsätzen versehen waren. Schon vormittags sahen diese nicht mehr besonders appetitlich aus, und nach dem Schlachtgeschehen des Sommer- und Winterschlussverkaufs war das eine oder andere Glas auch zerbrochen. Berge von Kunstfaserpullovern in der Buntheit der 70er Jahre, Herrenoberhemden mit breiten Farbstreifen und riesigen Kragenflügeln, wanke Stapel von eingeschweißten giftig-unifarbenen Handtüchern und psychedelisch schriller Bettwäsche warteten hier auf Käufer. Aber auch unglaubliche Mengen an Kochtöpfen, Sets von Plastikbesteck und Plastiktellern sowie in Plastik abgepackte Süßwaren lagerten in diesen Mitnahme-Trögen, in der Vorweihnachtszeit oft auch unsystematisch nebeneinander, dann unter langen Reihen von Papp-Weihnachtsmännern, die sanft im Luftzug unter den Sprinklerdüsen schaukelten. Die reisefähigen, älteren Verwandten aus der DDR, gewöhnt an die knappheitsrationalisierende konsumsozialistische Kaufhausorganisation, in der immer noch viele Waren von zuständigen Verkäuferinnen aus dem Regal oder Lager an die Verkaufstheke geholt

wurden, waren von dieser Mischung aus Überangebot und Selbstbedienung immer wieder fasziniert und stellten auch nach Jahren die immer gleiche Frage, wer das eigentlich alles kaufen sollte. Die Antwort lag seit den 80er Jahren im Verschwinden dieses Kaufhaustyps. Die zweite Warenpräsentationsform der Kaufhalle war die Großschublade in langen Regalreihen an den Längswänden. Hier fand sich der Teil des Sortiments, der aufgrund seiner Beschaffenheit nicht grabeltischfähig war: speziellere Küchengeräte, Glühbirnen – die damals noch unverzichtbaren 100-Watt-Größen –, und ein Teil der billigeren Spielwaren, die nicht einzeln im Regal gestapelt waren. Es war herrlich, bis zu den Ellbogen in einem Schub mit zweifarbig-grellbunten, maßstabslosen und spottbilligen Plastikautos und Flugzeugen oder im Schüttgut von Cowboy- und Indianerfiguren aus Südkorea zu versinken, die streng nach Öl und Weichmacher rochen und eigentlich einen Kilopreis hätten haben können. Obwohl ich mich bis heute eigentlich für fast jedes Artefakt begeistern kann, empfand ich mit beiden Händen im Billigspielzeug der Kaufhalle wühlend wohl zum ersten Mal, dass ich etwas nicht besitzen musste. Ich genoss einfach die Vielgestaltigkeit des Angebots, so wie man sich im Wald an den Formen der Bäume erfreut. Es war abstrakter Konsum als Akt kultureller Identität, der in dieser Form schon lange nicht mehr möglich ist, weil das Angebot wertiger und hochpreisiger geworden ist und es bei Toys 'r us keine Wühlschubladen mehr gibt. Dafür müsste ich wohl nach China.

KAUFHALLE

Abbildung 149

Klare Sache und damit hopp, würde Karl Kempowski dazu gesagt haben.¹⁷⁰



Abbildung 150

Und das HO-Pendent aus der DDR. Jänschwalde-Ost, 1988.¹⁷¹

¹⁷⁰ Quelle: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Logo_Kaufhalle.jpg&filetimestamp=20090810100708 [11.12.2011].

¹⁷¹ Quelle: <http://www.jbg37.de/assets/images/JWO-Kaufhalle.jpg> [11.12.2011].

Kellerschrank

Er muss beim Umzug aus der DDR mitgenommen worden sein, der einfache doppeltürige Kleiderschrank, der in einem unserer Keller stand. In unserer Wohnung hatte er nie einen Platz. Der Form nach gehörte er in die Zeit zwischen 1925 und 1955: gerundete Kanten, einfache Linien, keinerlei Verzierungen, einfache Metallknöpfe zum Öffnen und Schließen. Irgendwann hatte jemand die merkwürdige Idee, seine Keller- und Randexistenz dadurch zu unterstreichen, ihn lieblos mit weißlichem Lack zu überschmieren: unerfindlich, welche Gedankenverbindung hier den Ausschlag gegeben hat. Am Ende wollte mein Vater einen Farbreibstoffbestand nicht wegwerfen und dem Aufbewahrungsmöbel noch etwas Gutes tun, da vor der Komplettsanierung der Kanalisation unserer Straße der Keller nach Regengüssen ein paar Zentimeter unter Wasser stand und dann etwas feucht war. Die linke Schrankseite hatte eine Kleiderstange, die rechte Schubladen. Diese waren mit einem verblassten Blümchenmusterpapier ausgekleidet, das mit Reißzwecken an dem dünnen, harten Kiefernholz des Schrankinneren befestigt war. An der Kleiderstange hing auf dem Kleiderbügel eines Bekleidungsgeschäfts aus Guben der graue Gummi-Motorradmantel meines Vaters aus den 1950er Jahren, passend mit Haube und taucherbrillenartigem Augenschutz. Das war die ideale Verkleidung für Astronautenspiele, allerdings war das Material des Mantels nicht sehr robust und riss überall ein, so dass ich mir vorstellte, ich sei gerade einem heftigen Zweikampf mit Laserschwertern entkommen. Aus den vielen Sommerurlaube auf Langeoog hatte sich eine Sammlung von inzwischen schadhafte Ostfriesennerzen gebildet, grau aus den frühen 1960er Jahren, gelb seither. Ihre Nähte waren aufgegangen oder sie hatten an den Druckknöpfen zum Schließen beim Fahrradfahren Schaden genommen. Weggeworfen wurden sie aber nicht. Je weiter man sich in die Tiefe des Schanks grub, desto älter wurde das, was zu Tage trat: Dunkelbunte Damenschirme meiner Großmutter, unsinnig viele Spazierstöcke. In den Schubladen der rechten Seite schoben sich Konsumgewohnheiten aus mehreren Abschnitten der Familiengeschichte übereinander: Dokumente von Reisen in die DDR aus Jahrzehnten, ordentlich gebündelt in Zigarrenkisten, deren Inhalt der Vater meines Vaters bei seinen wenigen West-Besuchen verbraucht hatte, da es bei uns keinen Zigarrraucher gab. Pappmappen mit Anleitungen für das richtige Packen von Paketsendungen in die DDR, zum Teil noch aus der Zeit vor 1969, als das sozialistische Vaterland auf deutschem Boden von Bundesbürgern offiziell noch in Anführungszeichen gesetzt werden musste. „Vermeiden Sie jedwede politisch wirkende Aussage oder Anzüglichkeit.“ In seiner Konfirmandenzeit hatte mein Bruder viel fotografiert und Bilder selbst entwickelt. Dafür war ihm in einer Art Gelass neben der Garage eine Mini-Dunkelkammer eingerichtet worden. Die Verpackungen der dafür erforderlichen Gerätschaften lagerten im weißen Kellerschrank. Warum, hätte niemand zu sagen gewusst, aber so hätte man sie wieder ordentlich in ihren Originalzustand zurückversetzen und ihre offensichtlich nicht besonders sinnvolle An-

schaffung gleichsam teilweise ungeschehen machen können. Neben einer Packung lag noch die zugehörige große Hertie-Plastiktüte im weiß-grau-roten Design der späten 1960er Jahre. Überhaupt war ein ganzes Kompartiment des Schrankes mit sorgfältig gefalteten Plastiktüten gefüllt, die zum Teil von Firmen stammten, die es schon längst nicht mehr gab. Zur Geruchsverbesserung steckten zwischen den Stapeln Markenseifenstücke – wie im Wäscheschrank. Der Höhepunkt für mich war jedoch ein irgendwie auf uns gekommener, gut erhaltener Luftschutzhelm aus dem Bombenkrieg in der Hutablage, stets etwas versteckt hinter einer grünen Pappmelone vom Karneval und ein paar verstaubten Schirmmützen. Die Rundungen von Melone und Helm waren sich erstaunlich ähnlich: „Vermeiden Sie jedwede politisch wirkende Aussage oder Anzüglichkeit.“



Abbildung 151
Ein Luftschutzhelm M35, unserem sehr ähnlich.¹⁷²

Lästige Materialien I

Glücklicherweise lässt sich vieles kleben. Die einstweilige Rettung eines eingerissenen Buchumschlags durch einen Streifen klaren Klebefilms gehört zu den erfreulichen Erfahrungen im dauernden Abwehrkampf gegen die Vergänglichkeit aller Dinge. Da in meiner Familie die Hürden für das Wegwerfen sehr hoch waren, korrespondierte dem eine ausgeprägte Neigung zum heilenden Kleben. Die Schutzumschläge von Schulbüchern, gefertigt aus bunter Plastikfolie, wurden mit Tesafilm geklebt, wenn sie Löcher oder Risse aufwiesen. Gelegentlich musste auch ein Schulheft mit einem Streifen stabilisiert werden, um seine Dissimulation in ein Ensemble von Einzelbögen zu verhindern. Aber auch vor weitergehenden Klebeoperationen schreckten meine Eltern nicht zurück. Sie klebten die durchsichtigen Plastikeinsätze ihrer Geldbeutel, und mein Vater hätte auch die durch jahrelange Benutzung morsch gewordene, buchrückenähnliche Verbindung zwischen dem Kompartiment für Geldscheine und dem umfangreicheren Teil für die diversen Ausweise innen mit durchsichtigem Paketklebeband behandelt, wenn meine

¹⁷² Quelle: <http://cgi.ebay.de/ws/cBayISAPI.dll?VISuperSize&item=320765268390> [31.10.2011].

Mutter dies nicht aus Stilgründen unterbunden und das abgegriffene Kunstleder nicht mit einer passenden Nadel zusammengenäht hätte. Der Kreuzstich gab dem Portemonnaie einen gewissen Retro-Touch. Ich übernahm diese Wertschätzung des Klebens in meine Modellbahnpraxis. Die gänzliche Abwesenheit handwerklicher Kompetenz entband Kreativität, und so klebte ich das, was man nach den gestrengen Lehrmeistern der maßstabsbildenden Modellbahnliteratur zwingend verschrauben musste. Ich klebte Holz auf Holz mit Tesa, wo man es nicht sah. Ich verwendete Tesafilm beim Modellgebäudebau, wo eigentlich Flüssigkleber vorgeschrieben war – hier manchmal mit schönem Erfolg – und zur Fixierung locker gewordener Waggonkästen von Piko H0: mit unterschiedlichen Ergebnissen. Über die Jahre lernte ich auf diese Weise zwangsläufig etwas über die Ambivalenz des Werkstoffs Klebefilm. Was bei Plastik- oder selbst bei Holzoberflächen gegen jede professionelle Lehre wirksam war, hatte vor allem bei Papier und Pappe verheerende Folgen. Der Kleber zerstörte das Geklebte. Am Anfang, und dies vor

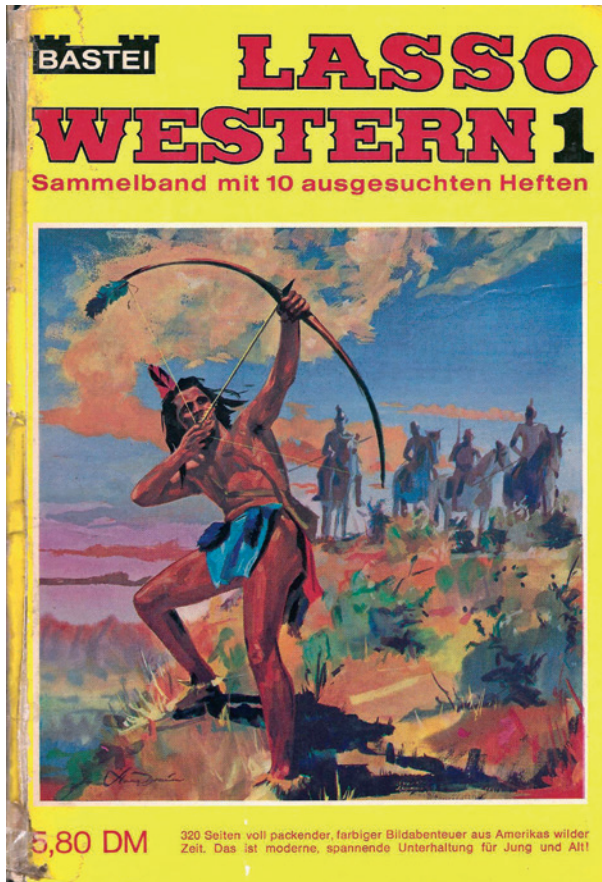


Abbildung 152

Mäßig fortgeschrittener Klebebandbrand an einem Comic-Sammelband der späten 60er Jahre.¹⁷³

173 Quelle: privat.

allein bei Verwendung billiger Kleberollen fingen die Klebestreifen auf den Buchrücken an, verdächtig zu vergilben und spröde zu werden. Innerhalb kurzer Zeit färbten sie sich dann, einer inneren Saisonalität folgend, rostbraun, kräuselten sich an den Enden und lösten sich ab. Das allein wäre ja hinzunehmen gewesen, aber der eigentliche Schaden bestand in einer Art Krebsbrand auf manchen Papierflächen, die sie hatten zusammenhalten sollen. Auch sie zeigten dann maligne Spuren von brauner Verfärbung, und im Fall des stark holzhaltigen Recyclingpapiers *avant la lettre* aus der DDR, erst recht bei ihrer Sekundärrohstoff-Pappe, konnte man eine regelrechte Löcherbildung beobachten, an deren Ende der Papiertod stand. Als ich 2005 bei Auszug meiner Mutter ins Altersheim die elterliche Wohnung ausräumte, fand ich im Keller eine Schachtel mit irgendwann billig auf Vorrat gekauftem Klebefilm. Hier hatte sich der Zerstörungsprozess der zu lange aufbewahrten Rollen gegen diese selbst gerichtet. Das Klarsichtband löste sich beim ersten Versuch des Abrollens in schmierige Streifen auf, die an den Fingern hängenblieben. Ganz hinten in der tiefen Schublade des väterlichen Schreibtisches fand sich eine Ansammlung von vertrockneten Klebestreifenresten, von denen sich nicht mehr sagen ließ, was sie einmal zusammengeklebt hatten. Einen habe ich aufbewahrt.

Lästige Materialien II

Ölklumpen am Strand von Langeoog waren in der ersten Hälfte der 70er Jahre meine erste Berührung mit Umweltproblemen. Sie traten auf allen west- und ostfriesischen Inseln damals häufig oft, besonders schlimm auf den niederländischen Inseln, die noch näher an der Hauptschiffahrtsroute Richtung Rotterdam und Kanal lagen. In dieser Zeit müssen unglaubliche Mengen auf der freien See verklappt worden sein, außerdem gab es auch immer wieder Pannen auf den Ölbohrinseln. Mein damals schon kurz der Pensionierung stehender Klassenlehrer in der Grundschule, der das Fach Sachkunde noch ganz als Heimatkunde des nordwestdeutschen Kulturraums verstand, ließ uns Zeitungsberichte zu diesem Thema sammeln, das für ihn ein erschütternder Beweis für die zerstörende Kraft der späten Industriegesellschaft war. Auf Langeoog gehörten die angespülten Brocken zum Urlaubsalltag: zum Teil waren sie kinderfaustgroß, die meisten nur erdnussförmig. Ganze Felder sprenkelten den festen Sand, so dass man sich seinen Weg zum Wasser umständlich suchen musste. In den feinen, vom Wasser geformten Bodenrillen lagen sie, in den strömungsärmeren Teilen der Priele, aber eben auch unsichtbar für den Badenden dort, wo sein Fuß am Badestrand vor der ersten Sandbank Grund suchte. In einen Ölrückstand zu treten, war auf eigenartige Weise ekelhaft. Der Fuß trat die weich-schmierige Masse breit, die sich sofort zwischen den Zehen und unter den Fußnägeln verteilte. Je ärgerlicher man den Fuß auf dem nassen Sand rieb, desto tiefer imprägnierte man die Haut mit dem

klebenden und stinkenden Film, nicht selten riss man sich zusätzlich auch noch an einer scharfen Muschelkante an, so dass Entzündungen drohten. Überall am Strand sah man Badegäste storchartig auf einem Bein stehen und eine beschutzte Extremität behandeln. Kleidung, die mit dem Öl in Berührung gekommen war, ließ sich meist nicht mehr retten. Die Inselgemeinde reagierte auf die Situation so wie sie immer reagierte: abwartend und symbolisch. In den Glaskästen am Hauptbad hingen neben den amtlichen Temperaturangaben für Wasser und Luft lakonische Hinweise auf die mögliche Belästigung. Äußerst gelegentlich entschied man sich zur Abordnung eines Pferdegespanns, das eine Art von großer Harke hinter sich herzog und damit ein paar größere Klumpen ein paar Meter weiter schob, die kleineren oberflächlich verbuddelte. Aber der Strand sah geharkt aus. Die einzige effektive Bekämpfung hätte darin bestehen können, jeden Brocken einzeln aufzusammeln, aber das hätte sich in der Hochsaison gar nicht gut gemacht, und die Gäste waren ja nun schon einmal da. Meine Mutter mobilisierte ihre pragmatischen Tugenden der gelernten DDR-Bürgerin, auf einfache Weise systemische Herausforderungen alltagstauglich und mit möglichst geringem Aufwand unterlaufen zu können. Nach einigen nicht überzeugenden Versuchen, unsere, vor allem meine Füße mit Nivea-Creme und



Abbildung 153

Zwar Louisiana 2010, nicht Langeoog Anfang der 70er Jahre, aber das gleiche Problem.¹⁷⁴

¹⁷⁴ Quelle: http://www.focus.de/fotos/noch-liegen-oelklumpen-am-strand-von-louisiana-mit-hilfe-von_mid_713762.html [24.3.2012].

Papiertaschentüchern zu reinigen, kam sie darauf, Penaten-Babyöl und alte Baumwollwindeln zu verwenden, von denen sie immer einige tief unten in den Reisetaschen vergrub, als Materialgrundlage für eben solche unerwarteten Fälle. Tatsächlich funktionierte das. Mit dem weichen Öl ließ sich die hartnäckige Schmiere mit etwas Geduld ohne Hautschäden entfernen, seither gehörte die kleine blaue Plastikflasche zur Strandausstattung. Meine Mutter hatte sie noch in den 80er Jahren immer dabei, als die EG schon längst durch Abkommen ihrer Mitgliedsstaaten dafür gesorgt hatte, dass das von subventionierte Öl an anderen Stränden ankam.

Lästige Materialien III

Auslaufende Filzstifte haben meine Kindheit begleitet. Vielleicht lag das auch daran, dass im Zuge der in den 70er Jahren tatsächlich für jeden erfahrbar werdenden Konsum- und Wegwerfgesellschaft Kinder bei jeder Gelegenheit mit billigen Malgeräten beschenkt werden konnten, nicht mehr nur anlassbezogen, sondern auch im Alltag. In den Schubladen sammelten sich große Mengen, zusammengehalten von Gummibändern. Nahm man diese Bündel in die Hand oder griff nach der durchsichtigen Großpackung, in die alle Stifte auf mütterliche Anordnung ordentlicher Weise wieder hineinzustecken waren, fing das Elend an. Die Filzstifte litten an hochgradiger Inkontinenz. Um ihre Kappen und Krönchen hatten sich verdächtige Farbtrierler gebildet, die nur darauf warteten, mit den Fingern in Berührung zu kommen. Ein stechend chemischer Geruch stieg einem dabei in die Nase: gut, dass man gar nicht so genau wusste, welcher Industriemüll hier Verwendung gefunden hatte. Um die meisten dieser Billigfilzstifte überhaupt zu etwas anderem als der effektiven Finger- und Textilienfärbung zu benutzen, war ein besonderer, im weitesten Sinn impressionistisch-pointilistischer Malstil anzuwenden, der sich auf ein paar einfache Regeln reduzieren ließ: Alles, was eine längere Berührung von Stift und Papier – auch weniger saugfähigem Schreibmaschinenpapier – erforderte, ließ sich nicht darstellen: also u. a. Linien, Details, sauber gegeneinander abgegrenzte Flächen. Die Umriss eines Autos oder einer Lokomotive schieden folglich aus, wenn man höhere Ansprüche hatte als die eines Dreijährigen. Möglich waren abstrakte Muster mit vielen Bögen und kleinen Ansatzpunkten an ihrem Anfang, die an Melitta-Geschirr der späten 50er Jahre erinnern. Auch ließ sich die Klecksbildung durch die Kombination großer und kleiner Farbseen strategisch einsetzen. Mädchenhafte Ausmalgeduld hätte es erfordert, Formen durch Punktraster darzustellen. Diese Art der Ausdauer ging mir ab und erschien mir schon damals ungefähr so hirnfrei wie das Ausmalen von vorgegebenen Malbuchseiten, auf denen alles lachte: die Pilze, die Blumen, die Vögel. Mit meiner aus der Modellbahnerei kommenden Neigung zum Materialmix kombinierte ich Filzstift und Wasserfarben. Das ergab eigenartige Effekte. Auf dichter Filzstiftgrundie-

rung erzeugten die DDR-Tuschfarben aus Buna-Produktion einen schön schillernden öligen Film. Auch hier war es sicher von Vorteil, die im Hintergrund ablaufende chemische Reaktion nicht zu kennen. Dabei blieb ich nicht stehen. Ich hegte die Filzstiftfarbenseen mit dicken Ringen von Wachsmalfarbe ein, tropfte Wasserfarbe darüber und behandelte das Ganze nach dem Trocknen in einem dritten Durchgang mit Ölfarben aus einem formschönen Holzkasten, der mich eigentlich immer mehr angesprochen hatte als die Ölfarben selbst. Die auf diese Weise entstehenden Flächen ähnelten, wenn das Papier das mitmachte, durch die Oberflächenwellung dreidimensionale, immer düstere Farblandschaften, die man als SF-Kulissen oder frühe Kommentare zur beginnenden Umweltdiskussion lesen konnte: im schönsten Fall vertrugen sich die unterschiedlichen Farben so wenig miteinander, dass sich aura-artige, psychedelische Zackenränder bildeten. Und ein Geruchserlebnis blieben solche Blätter auch nach dem Trocknen. Mit den Filzstiften konnte man übrigens auch Mitleid haben, nicht nur wegen meiner missbräuchlichen Verwendung. Wenn sie in der Packung vertrocknet und ihre Spitzen staubtrocken geworden waren, begann das Plastik ihrer Hüllen spröde zu werden. Da wir Dinge nie vorschnell wegwarfen, kamen wir dazu, dies beobachten zu können. Es drängte sich dabei der Eindruck auf, die Stifte hätten mit ihrer Farbe gleichsam ihr Leben eingebüßt, nicht nur in sozialer, sondern auch in vitaler Hinsicht.

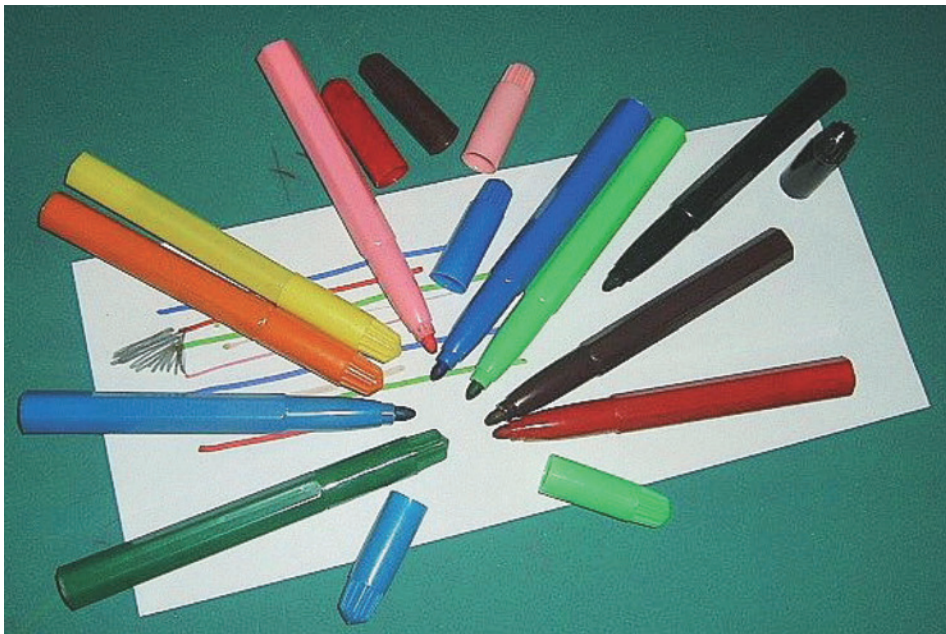


Abbildung 154

Vor dem Auslaufen, aber langweilig angewendet.¹⁷⁵

¹⁷⁵ Quelle: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/92/Filzstifte1.jpg> [25.3.2012].

Lästige Materialien IV

Plastikschnellhefter gehören zu den verachtungswürdigen Artefakten. Ihre Verwendung in der Schule, vor allem aber in der Universität erzeugt Ärger, Leid und Verdruss in einem Ausmaß, das nach bürokratischem Ermessen schon längst die EU regulierend auf den Plan hätte rufen müssen. Plastikschnellhefter sind ein Rückschlag gegen den Austritt des Menschen aus der selbstverschuldeten Unmündigkeit. Einmal abgesehen von ihrer gestalterischen Hässlichkeit, ob nun mit Heft- oder Clip-in-Rand, kommen sie einer Einstellung entgegen, die das Oberflächliche und schnell Griffbereite belohnt: Ein Blick des Dozenten respektive Amtswalters durch den Klarsichtdeckel und er weiß, welche Seminararbeit bzw. Sachverhaltskarikatur ihn erwartet. Es kann der größte, zusammengeschierte Mist sein, auch ein nicht ausformuliertes Protokoll in Stichworten, das sich bestenfalls grob an einigen Regeln der deutschen Hochsprache orientiert. In der Plastikbindung wirkt es wie ein professioneller Auftritt, vor allem, wenn beim Satz auch noch Blocksatz Verwendung gefunden hat: Präsentation ist das Hurenwort aus dem motivationalen Betriebsführungsrotwelsch und Unternehmensberaterfaschismus. Alle quantifizierungstotalitären Arbeitszeitoptimierer lieben Plastikschnellhefter, weil sie Inhalte verabscheuen. Inhalte kosten Zeit, Schnellhefter kann man zählen, mit Kennziffern abgleichen, auf Stapeln stapeln und dann entsorgen. Und das fällt um so leichter, weil sie ja bei weitem nicht so dick und unhandlich sind wie herkömmliche Aktenordner, deren Vernichtung z. B. am Ende von Diktaturen lästigfallen kann. Schnellhefter fördern die Lose-Blatt-Kultur und das sinnlose Zusammenkopieren von ganzen Bibliotheken. Was vorher in einem argumentativ entwickelten Kontext zwischen Buchseiten zu finden war, wird auseinandergerissen, um es auf dem Kopierer eklektizistisch zu reproduzieren, zu lochen, abzuheften und zu vergessen. Wenn man so will, gehört der Schnellhefter zu den entscheidenden mentalen Vorbereitungen des industriellen Menschen auf das Internet und seinen Approach des schnellen Zugangs und der schnellen Befriedigung. Außerdem ist er der Inbegriff eines Wegwerfprodukts. Hat er einmal seine Funktion erfüllt, sind die Ecken angestoßen und eingerissen, ist der durchsichtige Deckel mit Kratzern übersät: Die in ihm versammelte geistige Arbeit hat zum zählbaren Ziel, zu einem mit ECTS-Punkten bewerteten Leistungsnachweis geführt, damit ist diese Seite seines sozialen Lebens beendet und er fällt dem Plastikrecycling anheim. Jeder Schüler/Studierende ist auch nach der Zahl von pro Halbjahr/Semester verwendeten Plastikschnellheftern erfassbar: eine Kennziffer, die ausgezeichnet zum Geist von Pisa und Bologna passen würde: die wenig textlastigen Technikwissenschaften dürfen auch nach täglicher Rechnerlaufzeit beurteilt werden. Die Allgemeine Hochschulreife liegt auf dem Niveau von so-und-so-vielen Schnellheftern, die des B.A. auf dem eines Mehrfachen davon. Und daher muss auch die schnellhefterverbrauchende Berufsausbildung, eigentlich jedoch auch die Arbeit eines vollelektronischen Plastikmüllshredders mit diesen Qualifikationen gleichgestellt werden. Letzteres

läge voll im Trend der uns immer mehr umgebenden intelligenten Maschinen. Weiteres kommt hinzu. Schnellhefter sind gesundheitsgefährdend und müssten in den USA mit ausdrücklichen Warnhinweisen versehen werden, dass ein Fehlgriff an ihren Metallheftungslaschen zu schweren Verletzungen an Extremitäten führen kann: *may cause serious injury in case of inappropriate handling*. In der Tat: wie viel Blut in deutschen Schulen und Universitäten schon geflossen ist, wenn Dozentenfinger in Plastikhefterlaschen hängen geblieben sind, müsste die WHO der Infektions- und Todesrisiken halber interessieren, aber für Universitätspersonal gilt noch kein Artenschutz.



Abbildung 155

Ein neues Exemplar – und wie immer sind die Laschen fingergefährdend nicht nach innen gebogen.¹⁷⁶

Lästige Materialien V

In manchen Fällen bilden wir uns nachträglich ein, Materialien oder Artefakte seien lästig gewesen, obwohl uns das in der Zeit, als sie Teil unseres Alltags waren, nicht aufgefallen ist. Diese Verdüsterung der Erinnerung hat, ob wir es mögen oder nicht, mit der allgegenwärtigen Innovationslyrik zu tun, die uns umgibt. Das Neue ist immer besser als das nicht mehr ganz Neue, seine Vorzeigereichweite höher, alle anderen haben es auch schon. Seit der Etablierung der modernen industriellen Leistungs- und Konsumgesellschaft ist es geradezu unmoralisch, gegen Neues zu sein, dessen Produktion die Volkswirtschaft trägt und uns mit Identität ausstat-

¹⁷⁶ Quelle: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/11/Schnellhefter_Kunststoff.jpg [26.3.2012].

ret. Nur das neu semantisierte Alte kann aufgrund seines Statuswechsels vom Gebrauchs- zum Kultgegenstand toleriert werden: z. B. als Youngtimer mit H-Kennzeichen. Innerhalb enger Grenzen darf das Weiternutzen vom Altem in bestimmten Gesinnungsgemeinschaften auch als Ausdruck von Nachhaltigkeit vermittelt werden, wobei sich gerade in den letzten Jahren, z. B. bei Fahrrädern, eine enge Verbindung von Innovationsrhetorik und vermeintlicher Nachhaltigkeit etabliert hat, die dies erschwert. Für den Historiker ergeben sich interessante Aufschlüsse aus dem konsumistischen Mindset, das schon deshalb gar nicht mehr im Sinne von Herbert Marcuses ‚Eindimensionalem Menschen‘¹⁷⁷ als solches vom Alltagsnormalbewusstsein isoliert werden kann, weil es praktisch kein industriell hergestelltes Produkt mehr gibt, auf das es keine Anwendung findet: vom Auto über den Urlaub bis zum Packungsbrot ist alles konsumierbar kommodifiziert. Da Mentalitäten geschichtswirksame Faktoren langer Dauer sind, die auch noch in Form des Mentalitätsschattens nachwirken, wenn die Grundlagen ihrer Entstehung und Aufrechterhaltung nicht mehr gegeben sind, hat sich der Konsumismus mit seiner Zentralstellung der Artikulationsfunktion von Verbrauch in Westdeutschland seit den 50er Jahren nicht in allen Bereichen mit der gleichen Geschwindigkeit durchgesetzt. Vor allem scheinen es die folgenden drei Grundeinstellungen der vorkonsumistischen, bedarfsdeckenden modernen Industriegesellschaft der 20er/30er bis 50er Jahre zu sein, die er erfolgreich aus dem Habitus verdrängt hat: 1. Konsum findet seine Grenzen in der persönlichen ökonomischen Basis und im Bedarf. Daher ist das Aufheben, Erhalten und Weitergeben von Dingen sozialer Konsens. Symbolischer Konsum ist auf wenige repräsentative Anlässe beschränkt. Der moderne Industriestaat stellt durch seine gut entwickelte Mobilitäts-, Kommunikations-, Bildungs- und Kulturinfrastruktur Angebote zur Verfügung, die für den Einzelnen und seine wirtschaftlichen Möglichkeiten nicht erreichbar wären. Zwischen 1880 und 1980 gehören auch gezielte sozialstaatliche Angebote des modernen Interventionsstaats zu dem Ensemble staatlicher Leistungen. Dieser Staat und seine Finanzierung aus dem Steueraufkommen ist Gegenstand politischen Meinungsstreits, wird aber nicht grundsätzlich in Frage gestellt. 2. Konsumidentität erwächst aus dem bewussten Umgang mit den Dingen, nicht aus ihrem Austausch. Artefakte sind autobiographisch-narrativ codiert und allein schon mit Blick auf die Weitergabe an die nächste Generation nicht beliebig ersetzbar. In der Auseinandersetzung mit ihnen entwickelt der Nutzer ganze Systeme von Kompetenzen, die ihrerseits sinnstiftend sind: u. a. Bedienkompetenz, Funktionsverständnis, Reparaturkompetenz. 3. In der Anwendung seiner erworbenen Artefaktkompetenz ist der Nutzer immer kreativer als der Hersteller. Er verfügt über etwas, was man als die Innovationskraft des sozialen Ankommens umschreiben kann, da von seiner Nutzung industriell hergestellter Waren – und nicht von den Erwartungen der Ingenieure und Verkaufsstrategen – abhängt, wie sich die Marktchancen eines Produkts entwickeln. Der eigent-

177 Herbert Marcuse, *Der eindimensionale Mensch. Studien zur Ideologie der fortgeschrittenen Industriegesellschaft*, Neuwied/Berlin 1967 u. ö.

liche Innovator ist nicht der Hersteller, sondern der Nutzer. Es ist wichtig zu betonen, dass es sich hier nicht um ein retro-utopische Konstruktion, sondern um eine idealtypische Beschreibung von sozialen Routinen handelt, die für die westliche Konsumgesellschaft bis in die 50er Jahre, für die realsozialistische bis zu ihrem Verschwinden prägend waren. Gegenstand historischer Synthesen war dieses Feld bislang noch nicht.



Abbildung 156

Heinrich Zille, Konsum-Genossenschaft, Berlin 1924: zweifellos eine Konsumgesellschaft.¹⁷⁸

Lego-Familie

Im Spätsommer 1974 fotografierte mein Vater mich auf unserer Terrasse. Mein Gesichtsausdruck spiegelt die Ratlosigkeit, ja kindliche Verzweiflung über ein gutgemeintes Geschenk, das für meine unpraktischen Eltern so typisch war. Im Jahr vor meiner Einschulung war ich viel krank und die Polypen wurden mir entfernt. In der Erinnerung riecht diese Zeit nach dem Bronchialeinreibungsmittel Pinimenthol. Zum Trost erhielt ich zwischendurch und außerhalb der

¹⁷⁸ Quelle: http://www.schilderjagd.de/wp-content/uploads/2010/11/heinrich_zille_konsum-genossenschaft.jpg [27.3.2012].

Geschenksaison eine Packung mit fünf Lego-Figuren, bestehend aus einer Großmutter, einer Mutter, zwei Mädchen und einem Jungen. Das von meinen Eltern nicht bedachte Problem war, dass die hübschen Figuren in ihrem Maßstab nicht zu meinen Lego-Beständen passten, deren größter Teil von meinem Bruder und aus den 60er Jahren stammte. Ich war stolz auf meinen Fundus an einfachen und Funktions-Steinen in Rot und Weiß sowie das Zubehör an Fenstern, Straßenschildern, Bäumen und sogar zwei weißblaue Ford-Pritschen-LKW aus der wunderbaren Lego-Holzbox mit bedrucktem Pappdeckel aus dieser Zeit. Aber meine neuen Figuren waren viel zu groß, um für sie mehr als einen Stall mit Fensterlöchern zu bauen. Außerdem war es keine vollständige Familie: der erwachsene Mann und Vater fehlte. In einem zeitgeschichtlich so belasteten Umfeld wie dem meinen, das die Mentalitätsschatten zweier Weltkriege und alle damit verbundenen Ängste aufbewahrte, enthielt ein solches Ensemble eine unausgesprochene, schreckliche Aussage. Kinderohren bekommen so unendlich viel mit, was den Erwachsenen nicht einmal als Botschaft bewusst ist. Als ob ich nicht schon als Vorschulkind gewusst hätte, warum meine Großmutter mütterlicherseits mit Tränen in den Augen von den Fernsehnachrichten weglief oder meine Mutter wegsah, wenn über abgestürzte Starfighter berichtet wurde! Weil sie das an den nicht einzuordnenden Tod des Sohnes und Bruders im Juli 1944 erinnerte, der mit einer



Abbildung 157
August 1974, kein Besitzerstolz.¹⁷⁹



Abbildung 158
Rolf-Ulrich Kunze, Mai 1977. Zu Besuch bei Freunden meiner Mutter in Ravensburg. Das wollte ich mit Lego machen, und das war in Oberschwaben auch ganz selbstverständlich möglich.¹⁸⁰

179 Quelle: privat.

180 Quelle: privat.

HE-111 in Frankreich abgestürzt war. Mich ängstigte, dass der zu den weiblichen Angehörigen meiner Lego-Familie gehörende Mann ebenso lange in sowjetischer Kriegsgefangenschaft bleiben könnte wie mein Vater: elf Jahre. Ich spürte geradezu körperlich das Entsetzen in den Augen meiner Mutter, wenn Uniformträger ihr oder ihrer Familie auch nur nahekamen: nie wieder BDM, nie wieder HJ-Spielschar und Reichsarbeitsdienst! Keine Deklination der Schulterstücke und Kragenspiegel. Sehr früh, viel zu früh würde ich wissen, dass nicht jeder aus der kämpfenden Fronttruppe der Waffen-SS wie mein Vater Konzentrationslager bewacht hatte und dass der Rang eines SS-Untersturmführers dem Leutnant in der Wehrmacht entsprach. Das alles war, ausgesprochen und unausgesprochen, präsent, floss in die Abendgebete meiner Mutter mit mir ein: „Kein Krieg! Alles, nur kein Krieg!“ Und das war auch die Botschaft des alljährlich wieder in Geltung tretenden Adventskalenders aus Bethel mit seinen Geschichten von Kriegsoffizieren und Kriegsbehinderten. Gab es da Möglichkeiten für einen Sechsjährigen, das Fehlen des Mannes nicht als Katastrophe zu deuten? Wie in der Lego-Familie waren es immer die Frauen, die das Bild beherrschten, sich um alles kümmerten, die übrig blieben, die abends am Bett der Kinder saßen und Gewissheiten simulierten, wo nur noch Fragezeichen waren. Zeitlos stand sie auf dem Gartentisch vor mir, die Hinterbliebenenfamilie der deutschen Zeitgeschichte, mit der sich so gar nichts anfangen ließ. Obwohl ich sonst von mir aus alle Pakkungen und erst recht ihren Inhalt auch ohne entsprechende Ermahnung pfleglich behandelte, hatten diese Figuren keine Zukunft. Ich sorgte dafür, dass von ihr nur Einzelteile übrig blieben. Dieser Kampf gegen die Erinnerung ging zu meinen Gunsten aus.



Abbildung 159

Die freundliche Lego-Welt meines Bruders aus den 60er Jahren: frei von den Schatten der Zeitgeschichte.¹⁸¹

¹⁸¹ Quelle: <http://cgi.ebay.de/ws/eBayISAPI.dll?VISuperSize&item=390316041804> [11.11.2011].

Lesen auf dem Sofa

Im Wohnzimmer meiner Eltern stand ein billiges SB-Möbelmarktsofa aus den frühen 80er Jahren, geformt aus moosgrün samtähnlich bezogenen und so weichen Kissen, das mein Vater recht bald ein Sperrholzbrett unter die fatalen Softpolster legte, so dass man beim Hinsetzen nun nicht mehr die Tischplatte des Esstischs mit dem Kinn touchierte. Es blieb gleichwohl das beschämende Bewusstsein von der Sozialhilfhaftigkeit unserer Möblierung. Ansonsten gefiel mir das Sofa gut, es war bis zu meinem Auszug mein bevorzugter Leseort, und wahrscheinlich habe ich bis heute an keinem anderen Platz quantitativ so viel gelesen. Lag ich mit dem Kopf zum Fenster, hatte ich einen schönen Blick in die Zweige unseres japanischen Pflaumenbaums im Garten. Das Sofa selbst war zugleich auch Erinnerungsort und daher hochbeladen mit Kissen und Decken, die ihre jeweils eigene Geschichte hatten, die zu kennen erst zur legitimen Benutzung berechnete. Nichts passte zusammen oder war jemals mit dem diesem Anspruch aufbewahrt worden: Wolldecken mit unterschiedlichen, nicht-klassischen Schottenmustern in blau-orange-grün aus der DDR, extrem weiche, sich nur beim Gedanken an sie bereits knisternd elektrostatisch aufladende einfarbige Kunstfaserdecken, ein von meiner Mutter während ihrer Grundschullehrerinnenzeit selbst gebasteltes überdimensioniertes Marienkäferkissen, das mit unseren Gewohnheiten unvertraute Gäste selten zu irritieren verfehlte. Oberhalb der Rückenkissen thronte auf einer selbst nach jahrzehntelangem Waschen immer noch solide bunaroten Puppenwagendecke mit Schmucksaum aus dem Spreewald unser Familienteddy Conny, in der Ulbricht-Zeit meinem Bruder als Geschenk mitgebracht: das dünne Fell rüdig und voller Faserzotteln, die Strohfüllung des schwach ausgeprägten Wansts kaum haltend. Das schüchterne, schafähnliche Mähen, das er bei Beugung über Kopf erzeugte, klang sächsisch. Aber seine eng beieinanderliegenden braungelben Glasaugen blickten freundlich über dem schmal gestickten Maul. Die erste Verwestlichung war sein Name gewesen: mit vollem Namen hieß er Konrad. Dann hatte meine Mutter ihm eine oberbayerische Trachtenkombination aus kurzer Hose und Joppe gehäkelt. Bewacht von ihm, lag ich lange Lektürenachmittage auf dem grünen Sofa, tief versunken in sonderbare, in den 60ern ins Deutsche übersetzten Jugendromane, die immer im Internats- oder Pfadfindermilieu spielten, und ein Idealbild jungenhafter Freiräume kultivierten, das liebenswert, aber überkonstruiert war: TKKG ohne Krimipilot. Als Rezensent von pädagogisch wertvoller Literatur hatte mein Vater dies und anderes von den Verlagen zugeschickt bekommen, besprochen und dann an meinem Bruder und mich weitergereicht. Etwas anderes war da schon Felix Dahns ‚Ein Kampf um Rom‘, bei dem ich mit den späten Römern litt, den schweren Schinken mit Pappereinband sinken ließ und mir meine Spätantike zurechtphantasiierte: sehr zuungunsten der Germanen und gar nicht im Sinne der völkischen Schwüle

Dahns. Viel Technikbezogenes lief durch, alles Erreichbare von Jules Vernes, und zwar in der billigen Kaufhausausgabe, in der auch Karl May zu haben war. Letzterer hatte meinem Vater und Bruder viel bedeutet, mir nicht. Vielleicht hatte mich die in Jugoslawien gedrehte, in meiner Kindheit immer wieder im Fernsehen laufende Winnetou-Verfilmung korrumpiert. An Auto-, Eisenbahn-, Schiffs- und Flugzeugliteratur konnte ich nicht genug bekommen, und möglichst alt musste sie sein, sonst fand ich sie so langweilig wie einen schicken Jugend-Fotobildband über moderne Technik vom Großrechner bis zum Space Shuttle, den mir ein Klassenkamerad gut gemeint zum 12. Geburtstag schenkte: Fliegergeschichten wie Bud Helmericks ‚Cessna 170 – landen!‘ von 1958,¹⁸² aber auch der dokumentarische Stil von DDR-Technikliteratur für die Jugend wie Erwin Bekiers ‚In 90 Minuten um die Erde‘, 1979 im Kinderbuchverlag Berlin (Ost) erschienen,¹⁸³ nahm ich immer wieder in die Hand. Die Bücher sind alle noch da, das Sofa beendete sein soziales Leben, als meine Mutter ins Altersheim zog. Es stand auf der Straße, bis der Sperrmüll es aufsamelte. Niemand wollte es geschenkt.



183 Erwin Bekier, In 90 Minuten um die Erde, Berlin (Ost) 1979, Cover.

184 Cover.

Abbildung 160
Dynamische Luftbilder vom Arctic
c Bushpilot, Boston, Mass. 1958).
Bushpilot.¹⁸⁴

Leysieffer

Meine Mutter hatte ihr monatliches Lehrerinnenkränzchen in der Traditions Konditorei Leysieffer in der Altstadt. Dort holte ich sie mit meinem Vater manchmal ab, was sich lohnte, denn irgendeine der begehrten und teuren Leysieffer-Schokoladen sprang immer dabei heraus. Konditorei war eigentlich nicht der richtige Ausdruck für das, was Leysieffer darstellte: eine Mischung aus schon annähernd großfließprozessualer Konfiserieproduktion und Café, das sich einer generationsübergreifenden Beliebtheit erfreute. Das lag sicher nicht an dem biedereren und etwas düsteren Ambiente des Verkaufsraums, an den sich, etwas verschachtelt, das wenig inspirierende Lokal in gedeckten Brauntönen anschloss, so als ob auch damit an den Hauptwerkstoff des Hauses erinnert werden sollte. Es war die unbestreitbare Qualität der Spezialitäten, die es hier gab: Baumkuchen, damals seltene Schokoladenarten wie weiße Schokolade, Pralinen aller Art, feines Gebäck. Leysieffer war für Osnabrück das, was Niederegger für Lübeck war: ein Traditionsort. Wer wie meine Patentante auf die vielen kleinen Signale bürgerlicher Distinktion genau achtete, verschenkte zu Kinder- und anderen Geburtstagen nichts ohne eine kleine süße Beigabe von Leysieffer, die schon durch ihre prächtige Verpackung etwas hermachte. Mein Vater hatte für diese Art des Edelkonsums gar nichts übrig. Er war mit dem Butterkuchen vom großen Blech in der Bäckerei an der Ecke zufrieden und griff vielleicht einmal nach einer Tafel Nuss-Schokolade vom Supermarkt. Die gefüllten und cremigen Feinheiten in ihren filigranen Packungen reizten ihn immer nur zu Hohn und Spott: „Omafutter“. Falsch war das nicht, wenn man sich im Café umsah. Gediogene ältere Damen saßen einzeln und in Gruppen an hochbeinigen Tischen und bedienten sich aus kleinen Glasschalen mit Konfekt. Die zu einem Zeitpunkt hier versammelte Gesamtmenge an Haarspray hätte zur Mumifizierung eines Lebenden völlig ausgereicht. In gewisser Weise war die zementierte Haartracht an die Stelle des Huts getreten und musste insofern als Artefakt angesprochen werden, in dessen Verfertigung erheblich viel Mühe und Geld floss. Es gab auch jüngere Leute, schicke Shopping-Muttis im knäpplichen Minirock über hochschaftigen Stiefeln und großer Sonnenbrille im Haar, die sich aus Gründen die Pralinen verkniiffen und kompensatorisch lasziv an einem Gläschen Sekt festhielten, pummelige und dauerkirchernde Kollegiatinnen vom Ursulinum mit rosigem Gesichtsausdruck, der in meiner Vorstellung ungerechterweise immer das Kennzeichen des vitalen und genussfreudigen Katholizismus war, noch bevor ich den Namen James Joyce je gehört hatte. Nach Jahrzehnten sah ich Leysieffer aus Anlass einer Beerdigung in Osnabrück wieder. Das Geschäft hatte sich in eine Süßwaren-Wellness-Genusslust-Themenlandschaft mit Vollrestaurant und Schokoladensupermarkt entwickelt, die mit dem alten Laden und seinem Publikum wenig zu tun hatte: Schokoladeneinkauf mit Einkaufskorb! Das Angebot war geradezu explodiert, proportional zur Adipositasneigung der Gesellschaft. War Ende der 70er, Anfang der 80er Jahre eine stark kakaohaltige Schokolade noch eine Besonderheit gewesen, konnte man

nun die Kakaobohnen nach Herkunft und Verarbeitung wählen, die für jede Mischung ausführlich dokumentiert wurde. Nachdem ich an einem Regal allein über 20 verschiedene Hausorten von Vollmilchschokolade gezählt hatte, gab ich auf. Das Restaurant war durch Lichtkuppeln und geschickte indirekte Beleuchtung dezent hell und zeigte eine zu Osnabrück gar nicht passende mondäne Teeromatmosphäre mit riesigen echten Palmen und anderen Exoten. An den Tischen saßen als gediegene Damen nun die Schafstiefelträgerinnen meiner Kindheit, jetzt aßen sie auch Pralinen, Sekt tranken sie immer noch. Anders als früher sah man auch ganze Familien, die es sich gutgehen ließen. Unter ihnen entdeckte ich im Augenwinkel, so dass ich mich gerade noch rechtzeitig für einen Sitzplatz mit anderer Blickrichtung entscheiden konnte, einen Klassenkameraden, inzwischen offenbar mehrfacher Vater und in jenen Status von konischer Korpulenz übergegangen, die ich immer für ein Privileg der Erwachsenen gehalten hatte. Vor Erschütterung ließ ich meinen Espresso kaltwerden, eingedenk des Wandels von Körpern und Zeiten.



Abbildung 161
Nobel und zugleich gelebte 50er-Jahreskultur: ein Teil des Café Leysieffer.¹⁸⁵

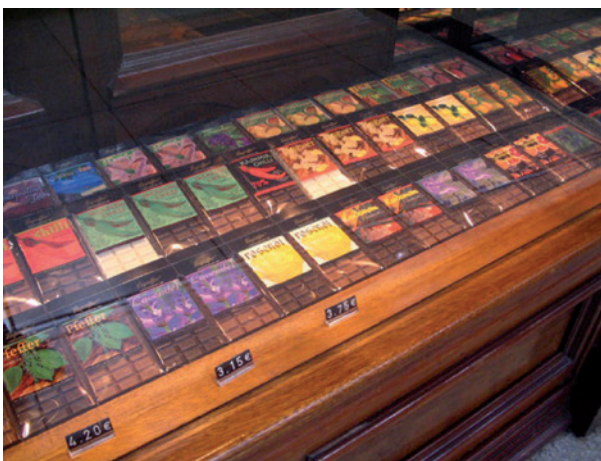


Abbildung 162
Ein Blick ins unabsehbar gewordene Sortiment. Genusswissenschaft für braunes Gold.¹⁸⁶

¹⁸⁵ Quelle: <http://www.stadtblatt-live.de/cards/1227.html> [11.12.2011].

¹⁸⁶ Quelle: http://assets1.qype.com/uploads/photos/0030/5378/IMG_7104_gallery.JPG?14145 [11.12.2011].

Mahlzeiten, 1975–1986

Das Geburtstagsmittagessen für meinen bereits Germanistik und Philosophie studierenden Bruder an diesem trüben Novembertag hat die Großmutter zubereitet. Erst nach ihrem Tod 1977 bekam meine Mutter die Oberherrschaft in ihrer Küche und konnte damit beginnen, die aus der Kaiserzeit stammenden Routinen und Gewissheiten unseres Speiseplans sanft zu modernisieren. Diese Tradition bestimmte noch das, was Gertrud Lehmann hier auf den Tisch gebracht hat: zweierlei Braten, von Kalb und Schwein, sehr saucenintensiv, die unvermeidlichen, erst ab 1977 gelegentlich durch Nudeln ersetzbaren Kartoffeln – sie waren nach dem Abgießen des Kochwassers noch einen winzigen Moment zum Abtrocknen im Topf über die Gasflamme zu stellen –, Apfelrotkohl und Endiviensalat mit Sahneseauce: Tatsächlich aßen diese sonderbaren Osnabrücker um uns herum ihren Salat unvorstellbarerweise süß, mit Zucker! Das kam bei uns ebensowenig in Frage wie die Verwendung von Essig und Öl oder die von meinem Bruder aus England mitgebrachte Anregung, doch abends warm zu essen, was für alle praktischer gewesen wäre. Das Silbergeschirr war das bessere von WMF für Anlässe, nicht die Alltagsware aus der Küche. Die weißen Servietten in den silbernen Serviettenringen aus dem hinteren Teil der Besteckschublade gehörten allerdings jeden Tag zum Mittagessen, der Wäsche- und Bügelaufwand war erheblich. Als Gast bei gleichaltrigen Freunden wunderte ich mich, wie man auf die Idee kommen kann, ohne Serviette zu essen. Flüchtig gebetet wurde auch, selbst mein Bruder sagte nichts dazu. Ich meinte das in den 80er Jahren dann abschaffen zu sollen und stieß bei meinen Eltern auf keinen Widerstand. In meiner texanischen Gastfamilie wurde dann selbstverständlich vor dem Essen gebetet.

Ein Kindergeburtstagsstisch, von meiner Mutter gestaltet: die Anregungen für den Früchtebecher mit Schlagsahne und für die Quark-Sahne-Torte auf Biscuitteig mit Mandarinen hatte sie



Abbildung 163

30. November 1975, der 19. Geburtstag meines Bruders. Gertrud Lehmann, Heinz Rudolf und Rolf-Ulrich Kunze.¹⁸⁷

¹⁸⁷ Quelle: privat.



Abbildung 164
12. November 1976, mein achter Geburtstag.¹⁸⁸

aus einer Neuauflage von Dr. Oetkers Schulkochbuch, das schließlich in jeweils einer Ausgabe der 50er, 60er und 70er Jahre vorhanden war. Ich erhielt als praktische Überlebenshilfe beim Auszug zum Studienbeginn die 1989 aktuelle Ausführung. Backmischungskuchen mit fingerdickem Zuckerpudding und Wunderkerzen gab es bei uns nicht, auch nicht offen herumstehende Keks- und Knabberzeugpackungen zur Selbstbedienung oder die faszinierende Dekoration der gesamten Wohnung mit Luftballons und Papierschlängen. Alltag und Festtag, Essen und Spielen sollten klar getrennt sein, allerdings bereitete das einigen Kindern Schwierigkeiten,

so dass meine Mutter etwas nachsozialisieren musste: nicht immer erfolgreich. Bei den Trinkgewohnheiten machte sie Konzessionen. Süßen Sprudel oder Saft bekam ich unter der Zeit nicht zum Kuchen, den es öfter am Sonntag gab. Da ich Kakao nicht mochte, durfte ich schon sehr früh schwachen Milchkaffee und immer schwarzen Tee trinken, der attraktiv war, weil mein Bruder ihn bevorzugte. Regelmäßig brachten wir von unseren Ausflügen in die Niederlande große 500-Gramm-Packungen mit, die angenehm trocken-würzig rochen. An Geburtstagen standen dann auch Zitronen- und Orangensprudelflaschen auf dem klappbaren Teewagen mit Rollen neben dem gedeckten Wohnzimmertisch, und die Skepsis meiner Mutter gegenüber der Kombination von Kuchen und süßen Getränken war nur zu berechtigt. Es ging nie gut, jedenfalls nicht lange.

Zum Advent gehörte es, entsprechend zu backen. Das war eine der selbstverständlichen Gliederungen im Jahresablauf. Sobald die Versorgungslage in der jungen DDR vor Mitte der 50er Jahre es zuließ, hatte meine Mutter im Dezember in der Gubener Genossenschaftswohnung wenigstens einfache Weihnachtssterne aus Butterteig gebacken, für die kleine Familie Lehmann und zum Verteilen in ihrem Säuglingsheim. Für Lebkuchen fehlte es an Gewürzen. Jahresendzeitlich aufgemachte Fabrikkekse aus der Dose kamen ihr weder damals noch später ins Haus. In der Bundesrepublik wagte sie sich mit ihrer Mutter dann wieder an den eigenen Stollen, und es blieb dabei. Ein Gewürz- und ein Quarkstollen lagerten dann, in Metallfolie gewickelt, in dem großen schwarzen Bräter im Keller, und warteten auf Abnehmer. Weitere Exemplare wurden so lange an die Verwandtschaft in der DDR geschickt, bis die signalisierte, dass ihr anderes

¹⁸⁸ Quelle: privat.

wesentlicher wäre, weil der Dresdner Christstollen zumindest in Ost-Berlin zu haben war. Meinen für alternative Lebensformen, Konsumkritik und Graham-Cracker aufgeschlossenen Psychologen-Gasteltern in Texas erschien dieses Backwerk, das seinen Weg auch von Osnabrück über den Atlantik fand, als Inbegriff von antikonsumistischer Gegenkultur. Von dem gut organisierten, in Ansätzen fordristischen Fließprozess unter der Regie meiner Mutter hatten sie keine Ahnung. Wenn es darum ging, für die Schule meines Vaters oder sein Lehrerseminar Mengen herzustellen, wanderte ein Blech nach dem anderen in den Herd, und gelegentlich wurde auch der noch vorhandene Kohle-Beistellherd angefeuert, mit dem die Großmutter sowieso viel lieber umging. Mein Vater bekam aus der Küche abzuarbeitende Auftragszettel herausgereicht – eigentlich fehlte es immer an Puderzucker oder Rum – und hatte sich nirgendwo redend zu verweilen, damit der Produktionsprozess nicht stockte. Dass sie im Altersheim nicht mehr selbst backen konnte und auch noch Fabrikware essen sollte, war für meine Mutter ein Sinnbild ihres Lebensabschnitts nach der Selbstbestimmung.



Abbildung 165
Dezember 1976, Adventsbäckerei.¹⁸⁹

Auswärts zu essen gehörte nicht zu den Gewohnheiten meiner Eltern. Irgendwann wurden sie von meiner Patentante in das gutbürgerliche, moderat rustikale, aber nicht düstere Restaurant Zum Dörenberg in der Nähe von Bad Iburg an der Bundesstraße nach Münster eingeladen, das ihnen gefiel. Es ergab sich so, dass dann alle größeren Familienfeiern wie die Silberhochzeit meiner Eltern 1981 und meine Konfirmation 1983 dort begangen wurden, um meiner Mutter das aufwendige Kochen für Gäste zu ersparen. Außerdem bekam man im Wohnzimmer in der Ameldungstraße nicht so viele Leute um den Esstisch. Was wir unter dem Dörenberg aßen – ‚Berg‘ ist übrigens köstlich: der Dörenberg ist eine der ersten Höhenattraktionen des Teutoburger Waldes am Rande der norddeutschen Tiefebene mit Aussichtsturm –, unterschied sich durch die etwas pfiffigere Benennung auf der Speisekarte und die Dekoration von dem, was meine Mutter sonst selbst angeboten hätte, aber nicht grundsätzlich: klare Leberklößchensup-

¹⁸⁹ Quelle: privat.



Abbildung 166

1. Mai 1983, Konfirmationsfeier im Restaurant Zum Dörenberg, bei Bad Iburg. Harte Sonneneinbrüche an dem ansonsten regnerischen Tag erhellten immer wieder den Raum und überblendeten meine am linken Rand sitzende Mutter.¹⁹⁰

pe, Kalbs- oder Schweinebraten, hier vielleicht saisonal aufgewertet durch schinkenumwickelten Spargel, Kroketten anstelle von Salzkartoffeln, eine Platte mit überbackenem Blumenkohl, wiederum garniert mit kleinen Schinkenstücken, als Nachtisch dreierlei Eis: Erdbeere, Vanille, Schokolade. Früher als andernorts bekam mein weltläufiger Bruder hier tatsächlich einen Espresso nach dem Essen. Erlaubte es das Wetter, trat man den gut bekannten Weg zum Aussichtsturm an, der meistens regenbedingt abgebrochen werden musste. Heute spazieren dort wahrscheinlich meine ehemaligen Osnabrücker Mitschüler mit ihren Familien, und die Speisekarte ist auf ihre Weise genauso zeitgemäß und zugleich traditionell wie es zum Nordwesten gehört: mit viel Schinken, aber auch einem vegetarischen Angebot.



Abbildung 167

25. März 1985 in Stade. Frauke Müller-Stosch, Rolf-Ulrich Kunze, Wiebke Müller-Stosch.¹⁹¹

In Stade besuchten meine Eltern gern langjährige Urlaubsfreunde, obwohl die Fahrt von Osnabrück aus weit war. Ausflüge an die Elbe, ins Alte Land und auch nach Hamburg machten die

¹⁹⁰ Quelle: privat.

¹⁹¹ Quelle: privat.

Wochenenden in Stade abwechslungsreich. Das schöne Stadtensemble mit seinem Backstein-Fachwerk-Charme des nördlichsten Niedersachsens war reizvoll und ließ Osnabrück als fast schon zum Ruhrgebiet gehörend aussehen. Bei Müller-Stoschs galten spiegelbildliche Sitten, was die Mahlzeiten betraf, und das bis in die Details. Die orangene Thermoskanne mit rot-schwarzem Muster der 70er Jahre ist dafür das Symbol, es gab sie in beiden Familien. Das Frühstück wurde noch genauso ernstgenommen wie bei uns: zwei Marmeladen, Ei nach Wunsch, diverses Brot und, bei uns weniger üblich, auch Toastbrot waren Standard. Anders als bei uns gab es im Bockhorster Weg 12 drei noch zuhause lebende und mitfrühstückende Kinder, einen Sohn, ein paar Jahre älter als ich, und zwei Töchter, eine jünger, die andere ungefähr mit mir gleichaltrig. Jeder hatte seine Rolle und seine Aufgaben, damit am Frühstückstisch alles lief, jeder rechtzeitig erschien, der Tisch state of the art gedeckt und für alle Annehmlichkeiten gesorgt war. Lange saßen wir an dem runden Esstisch, wir Gäste in dem Bewusstsein, dass wir unsere Gastgeber an Sonntagen von dem sonst üblichen Kirchengang abhielten, und praktizierten diese unverwüstliche Form der Demokratie, bei der jeder, der am Tisch sitzt, mitreden, mitalbern und mitkritisieren darf: austeilend und einsteckend. Dort, wo Familien die Möglichkeit zu solchen Kommunikationsritualen genommen wird, hat nicht nur das Bürgertum aufgehört, das ja in erster Linie eine kommunikative soziale Konstruktion war, sondern fehlt es sehr grundsätzlich an Lebensqualität. Wer dies nie erlebt hat, wird es nicht vermissen können.



Abbildung 168

6. Juli 1985, Kaffeebesuch eines türkischen Schulfreunds mit seiner Familie bei uns.¹⁹²

In meiner Gymnasialklasse gab es einen türkischen Jungen, mit dem ich mich anfreundete. Bald luden sich die Familien wechselseitig zum Kaffeetrinken ein. Meine Eltern waren begeistert, dass und wie eine Familie mit noch einem jüngeren Sohn und einer Tochter auftrat. Es mag sein, dass ihre 30er- bis 50er-Jahresinstinkte sie in der zurückhaltenden, korrekten und bildungsaufstiegsbezogenen Art der Gökçes vieles wiedererkennen ließen, aber entscheidend

¹⁹² Quelle: privat.

war, dass es menschlich wunderbar funktionierte. Yussufs Vater unterrichtete Deutsch für türkische Landsleute, die er selbst noch Gastarbeiter nannte, obwohl seine Familie das beste Beispiel für die Verlogenheit dieses Begriffs war. Seine Frau hatte sich erfolgreich mit einer Änderungsschneiderei selbständig gemacht. Ein Kopftuch habe ich an ihr nie gesehen. Bei uns gab es Kaffee und selbstgebackenen Kuchen vom Sammelservice der frühen 60er Jahre, bei Gökçes stark gezuckerten Tee aus Gläsern und türkische Süßigkeiten, die mit der Gabel zu essen waren. Im Gemeinschaftskundeunterricht hatte es Yussuf mit seiner stramm nationatürkischen Sicht der Welt und der Dinge nicht immer leicht, aber der Studienrat ließ ihn nicht nur ausreden, sondern verlangte dann auch von ihm, seine Positionen zu begründen. Allerdings ging ich dann nach Texas und Yussuf nach Istanbul, um dort die Schule abzuschließen und gleich zu studieren. Als sie schon im Altersheim war, erzählte mir meine Mutter, dass bei einem Besuch während meines High School-Jahrs die Gökçes dann stolz auch ein deutsches Kaffeeservice präsentierten.



Abbildung 169
17.11.1985. Ein Frühstück mit Rudi Kunze,
Gisela und Paul Kunze, Röschen Kunze.¹⁹³

Ein spontaner Frühstücksbesuch meiner Schwägerin Gisela mit dem ersten, drei Monate alten Enkel meiner Eltern und Hund in der Ameldungstraße. Dort war die Urgroßmutter aus Schöneiche zu Besuch. Üblicherweise stellte meine Mutter keine Milchtüten mit Plastikgriff und eine Plastikbrotbox auf den Frühstückstisch. Das ging nur, wenn es schnell gehen musste und unüblicherweise in der Küche gefrühstückt wurde. Für ein richtiges Frühstück füllte sie alles um und legte Wert darauf, den Tisch ordentlich zu decken. Mir wurde das Foto nach Texas nachgeschickt, und ich sah sofort, dass mit meiner Abwesenheit meine Mutter das Regiment etwas gelockert zu haben schien. Obwohl oder gerade weil ich noch nie ein Frühstücksmensch gewesen bin und stets dazu hatte überredet werden müssen, morgens symbolischerweise überhaupt etwas zu essen, hatte sie immer an der Inszenierung festgehalten. Lektüren, auch schulbe-

¹⁹³ Quelle: privat.

zogene, duldeten sie beim Frühstück nicht. Die ganze Aufmerksamkeit hatte auf die ungeliebte Mahlzeit gerichtet zu sein, die sie mir auf jede Weise schmackhaft zu machen versuchte: mit Selbstgebackenem, ja sogar mit Brot aus Eigenproduktion. Lieblos hielt ich mich an meinen Milchkaffee und verzehrte der guten Ordnung halber eine Scheibe Toast mit Marmelade. Mein Vater mochte, wie man sieht, den ersten Hund seines Ältesten, die Sichtweise meiner Mutter, einen Hund am Esstisch betreffend, kann ich mir denken. Wo Ringo auftrat, griff sie zur Haarbürste. Der Hund wusste das und verschwand sofort unter dem Tisch.



Abbildung 170
März 1986, East Texas Fair, Lindale,
Texas.¹⁹⁴

Um für ihre psychotherapeutische Praxis Werbung zu machen, mieteten meine Gasteltern auf dem East Texas Fair im Frühjahr 1986 einen Stand zum Verkauf von Hot Dogs, Poor Boy-Sandwiches und Baked Potatoes. Der Absatz war zufriedenstellend, der Zusammenhang zu ihrem beruflichen Tun allerdings nicht sehr transparent. Zwar stand auf handgemalten Plakaten, was die Standbetreiber außer Würstchenverkaufen noch konnten, eine nachweisbare Belegung ihrer Praxis hat sich aus dieser Aktivität allerdings nicht ergeben. Eine ironischere Besetzung der Bude wäre allerdings auch kaum denkbar gewesen: meine Gasteltern wetteten bei jeder Gelegenheit gegen die Unarten der amerikanischen Fast-Food-Unkultur und sahen in ihr eine der Ursachen für psychische Probleme. Der Besuch von McDonalds oder Burger King war für sie undenkbar, und sie machten ihren beiden Töchtern damit das Leben 110 Meilen östlich von Dallas in einer 2.700-Einwohnergemeinde – 2.701, wenn man mich mitzählte –, nicht gerade leichter, zu deren kulturellen Zentren die Filialen der genannten Ketten am nahen Interstate 20 gehörten. Das Foto zeigt einen italo-amerikanischen Neurologen-Kollegen links und meinen Gastvater Austin Ely, PhD (University of Chicago) rechts neben mir. Unsere Kunden verunsicherten wir mit der Standardfrage „You really wanna eat that?“ keineswegs: „Why, sure!“

¹⁹⁴ Quelle: privat.

Ich konnte den beiden gar nicht genug von unseren Osnabrücker Essgewohnheiten berichten: „That’s where we gotta get back to!“ – „Si, Austin. Cookin’ jus’ like Mama always did.“ – „Now that’s not about having pasta for breakfast, you know. Just list’n to’m. That’s a story how you can avoid cholesterol!“ – „Oh, you German Americans, that’s you alright. Cholesterol will kill ya, but beer won’t.“

Marienbild

Obwohl es in meiner Familie keine Katholiken gibt, wurde ich in einem katholischen Krankenhaus geboren, dem Marienhospital in Osnabrück. Meine Mutter war 42, als ich zur Welt kam, daher wählten meine Eltern das Haus mit dem besten Ruf in der Stadt. Zur Geburt bekam ich von der zuständigen Ärztin ein Marienbild geschenkt, nachdem alles doch nicht so ganz glatt gegangen und für alle Beteiligten knapp geworden war. Meine Maria hing über dem Kinderbett, sonderbar genug für einen protestantischen Haushalt, in dem es nur spärliche Attribute irgendeiner Frömmigkeitskultur gab. Im Schlafzimmer meiner Eltern hing das ihnen zur Hochzeit 1956 geschenkte schlichte Metallkreuz, das eher ein Ausdruck kulturprotestantischer als bekennend evangelischer Identität war. Genaugenommen handelte es sich bei meiner Maria um eine gerahmte Edelkitsch-Postkarte neoromantischen Geschmacks mit viel Blau, Scharlachrot und Gold im weiten Gewand der Gottesmutter, die das Kind auf dem Arm hat und den Betrachter direkt und gerade ansieht. In ihren Armen wirkt der kleine Jesus winzig, selbst die Aura um seinen Kopf kommt gegen die weiblich-sinnliche Präsenz seiner dominanten Mutter nicht an. Dieses Bild gehörte über viele Jahre so sehr zu den Selbstverständlichkeiten des Aufwachens und Einschlafens, dass ich es gar nicht mehr als solches wahrnahm. Es war ein Teil meiner Lebenswelt. Thematisiert wurde das nicht, naturgemäß nicht in Paul Gerhardts allabendlichem Nachtgebet mit meiner Mutter, aber auch sonst nicht. Die Maria mit dem Kind hatte eine stille Eigenwürde in meiner Vorstellungswelt, die zwar mit der katholischen Frömmigkeitspraxis nichts zu tun haben konnte, ihr inhaltlich aber in manchen Aspekten erstaunlich nahekam. Da ich nicht gelernt hatte, in der Maria eine Heilige zu sehen, zu der man beten kann – im protestantischen Gebet artikulierten sich zumindest bei meiner Mutter die reformatorischen Grundsätze *sola fide, sola gratia, sola scriptura* und *solus Christus* noch besonders streng – war sie für mich ein Sinnbild der besonderen Mutter-Kind-Beziehung. Sie konnte mich zwar nicht so wie ihr eigenes Kind behüten, aber daran erinnern, dass ich behütet war. Ihre körperliche Größe und, wie ich damals sicher noch gar nicht so bemerkte: ihre Weiblichkeit stand für eine beschützende Kraft der Mutter schlechthin. Das passte gut zu meiner Kinderwelt am Abend und am Morgen, in der eben auch meine Mutter im Vordergrund stand, nicht mein Vater, der im-

mer nur kurz hineinsah. Sie brachte mich Bett, saß dort mit mir, betete mit mir die Verse des barocken Gerhardt-Deutsch mit seinen starken Bildgegensätzen, kam ungezählte Male, wenn das Einschlafen nicht so gehen wollte wie gedacht, kam natürlich auch nachts, wenn es nötig war oder mir nötig schien, und war auch morgens diejenige, die mir den Weg in den Tag ebnete. An diese Grundgewissheiten, die einem Kind die Nacht und den Tag erträglicher machen können, erinnerte das Marienbild, auch wenn die rückblickende Konzeptionalisierung einer gefühlten Relevanz vor allem im Hinblick auf ihre unhinterfragte Selbstverständlichkeit und Intensität nicht an die eigentliche Empfindung heranreicht. Als Teenager wurde mir das Bild dann peinlich. Ich wollte nicht, dass Mitschüler es über meinem Bett sehen, aber aufgehoben habe ich es. In den letzten Lebensjahren meiner Mutter stand meine Maria in einem Regal über ihrem Bett im Altersheim, mit schon einigermaßen angestoßenem Rahmen. Und inzwischen liegt sie bei der familiengeschichtlichen Überlieferung mit ihren zeitgeschichtlichen Höhen und Tiefen, als Erinnerungsposten mit einer zugleich höchstpersönlichen und allgemeinen Botschaft.



Abbildung 171

Das Jesuskind ist zu groß, der Mantel zu blau und es gibt zu wenig Rot und Gold, Marias Gesichtsausdruck ist dem meiner Maria aber ähnlich.¹⁹⁵

Meine Einheitsbaureihen I

Das Sammeln ist Teil meiner Persönlichkeitsstruktur, es unterläuft. Seit Kindertagen blieben daher Lokomotivpostkarten an meinen Fingern kleben: auf Flohmärkten gekaufte und von anderen mir mit Rücksicht auf meine spezielle Behinderung überlassene. Bei Hausstandsauflösungen übernahm ich alte Bücher, in denen dann überraschenderweise Lobbilder als Lesezeichen auftauchten, manchmal mit Botschaften versehen, die nicht mehr entschlüsselbar waren. An den Buch- und Zeitungsständen von Sammlerbörsen auf Modellbahnmessen gab es Fotoserien von Enthusiasten in Zigarrenkisten, die das ganze Nummernschema der Dampflokwelt abbildeten. Einen hohen materiellen Wert stellten sie nicht dar, sie wurden en gros, richtiger gesagt: kistenweise verramscht. Obwohl die Fotos, ob Postkarte oder Privataufnahme, so gar nicht intendiert waren, dokumentierten sie am Rande und implizit durch die gewählte Perspektive Formen des sozialen Wandels. Je größer mein Bestand wurde, desto mehr verkörperte er ex-

¹⁹⁵ Quelle: http://www.schoenstatt-bocholt.de/Bilder/_marienbild-2.jpg [30.10.2011].

emplarische Mobilitäts- als Teil der Sozialgeschichte der 30er bis 80er Jahre und ließ vor allem Zusammenhänge der langen Dauer erkennen, wenn man Motive verglich. 1953 fotografierte Carl Bellingrodt die 01 290 vor dem D 689 bei Solnhofen im Altmühltal. Man muss sehr genau hinsehen, um das Bild den frühen 50er und nicht den 30er oder 40er Jahren zuzuordnen. Die 01 zieht ihren Achtwagenzug auf der schiefen Ebene durch eine langgezogene Kurve, gesäumt von doppelständigen Telegraphenmasten. Am Fluss liegen sich zwei ländliche süddeutsche Ortschaften gegenüber, verbunden durch eine neue Straßenbrücke. Rechts schiebt sich ein bewaldeter Hang ins Bild, im Hintergrund sieht man welliges Schichtstufenland. Schadhafte Dächer, unverputzte Häuserwände und Labyrinth aus Schuppen, Anbauten und Verschlägen von unterschiedlichen Verfallsgraden zeigen, dass hier die modernisierende Vereinheitlichung und Verstärkerung der Landgemeinden noch nicht eingesetzt hat. Die Straßenräume in der Dorfmitte sind noch weitgehend offen und unreguliert, die höchsten Gebäude sind die Kirchen, das Ortsende ist scharf markiert. Auf dem ganzen Bild lässt sich genau ein PKW erkennen. Der Schnellzug markiert die Bildachse des Vordergrunds, im Hintergrund verschiebt sie sich um den Waldhügel herum. Das ist auch bei der Altmühl der Fall, aber ihre Linienführung ist nicht so schön klar und fast schon abstrakt wie die der Bahnstrecke. Bellingrodt hat die Hauptbahn als zentrales und dynamisches Gliederungs- und Ordnungselement von Landschaft inszeniert, im Vergleich zu der die bebaute Welt ungeordnet, zufällig und planlos wirkt. Anders als das Altmühltalbild zeigt eine andere Postkarte nicht Regel-, sondern Museumsdampf. 001 008, Baujahr 1925, führt einen Sonderzug der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte im Oktober 1973 über die Donaubrücke bei Regensburg. Brücke und Zug passen zusammen, die Oberleitungsmasten sind das Signalartefakt für die letzten Jahre des Dampfbetriebs auf Bundesbahnstrecken. Die Schürzen-01 legt sich mächtiger ins Zeug als ihr Siebenwagenzug aus Eilzugwagen erfordern würde. Auch Lokführer wissen natürlich, an welchen Stellen welche Reglerstellung fotogen ist. Auch hier befährt der Zug die Bildachse, die durch die Brücke mit ihren wuchtigen Portalbögen im Hinter- und Stahlgitterrundbögen im Vordergrund stark auf Kosten des Flusses hervorgehoben wird. Zersiedlungsarchitektur der 50er bis 70er Jahre franst in die Felder an der Donau aus, in denen auch ein merkwürdiger, nicht erkennbar landwirtschaftlicher, aus Flachdachschuppen gebildeter Hof liegt: Hundeschule? Fahrzeuglager? Werkstatt? Anders als bei dem Bahnbild von 1953 zeigt das von 1973 unklare Stellen, die auf funktionaler Differenzierung beruhen, die sich nicht mehr auf den ersten Blick erschließt. Am hinteren Bildrand rechts ragen Neubau-Wohntürme in den Himmel, die von Atem der Lok nur halb verdeckt werden. Die Regensburger Altstadt ist in der Ecke oben links zu ahnen, hinter einförmigen Giebelseiten von Mehrfamilienhäusern. Man kann nicht sagen, dass die fast fünfzig Jahre alte Lok anders als bei dem Bellingrodt-Foto nicht in diesen Kontext passt, auch der Gegensatz zwischen Bahn und Landschaft ist nicht krasser. Nur taugt die Bahn nicht mehr als Sinnträger von Dynamik und Wandel, der in die Fläche und in die Breite gegangen ist.



Abbildung 172
Eine keineswegs traditionelle, bahndynamische Welt, 1953.¹⁹⁶



Abbildung 173
Eine keineswegs rein postmoderne, aber nicht mehr bahnbezogene Welt, 1973.¹⁹⁷

Meine Einheitsbaureihen II

Jeder, der eine Modellbahnanlage hat oder gerne hätte, kennt die Faszination, die von großen eisenbahntechnischen Motiven ausgeht: Großstädtische Gleisfelder, Rangier- und Abstellgruppen, Bahnbetriebs- und Ausbesserungswerke sind in der Regel das, was man in H0 platzbedingt nicht oder nur in unbefriedigender Reduktion und perspektivischer Stauchung umsetzen kann. Vorbildfotos sind ein gewisser Ersatz und Trost, aber auch immer wieder eine Anregung zur vorbildnahen Gestaltung von Details. Man könnte hier vom Modelleisenbahnerblick auf die fotografierte eisenbahntechnotopische Realität sprechen. Der H0er sieht alles zunächst einmal als eine Darstellung in 1 : 87, ob es ein Einzelartefakt oder der Ausschnitt aus einem technischen Systemzusammenhang ist. Genau darin liegt auch der Grund, weshalb sich Modell-

¹⁹⁶ Carl Bellingrodt, 01 290 mit D 689 bei Solnhofen (Altmühltal), 1953, Postkartenformat.

¹⁹⁷ DGEG, 001 008 mit Sonderzug am 21.10.1973 auf der Donaubrücke bei Regensburg, Postkartenformat.

bahner mit den 1 : 1-Nietenzählern und Pufferküssern nur bedingt verstehen. Letztere können leicht den Eindruck bekommen, dass der Spielzeugfixierte gleichsam maßstäblich verkleinernd durch das würdige Vorbild hindurch- und somit etwas ganz anderes sieht: ein eher idealtypisches Modell als eine Artefaktindividualität mit einer eigenen sozialen Biographie. Er interessiert sich auch auf der funktionalen Ebene nicht für Steuerungs- und Rohrleitungsverläufe an sich, sondern sieht in ihnen nur Attribute von gesuperten, also über die standardisierte Industrieserienausstattung hinausgehenden Modellen. Der H0er wiederum kann kaum nachvollziehen, wenn echte Liebhaber den Objekten ihrer Zuneigung hinterherreisen, um sie immer wieder auf ähnliche Weise schlecht zu fotografieren, und das in Kontexten, die er auf seiner epochengenauen Anlage ganz sicher nicht so zeigen möchte: Eisenbahnfeste, Museumsfahrten und Bahnhofsjubiläen. Auch die haptische und handwerkliche Ebene der Annäherung an das Thema unterscheidet die beiden Gruppen. Die erforderlichen Fertigkeiten derjenigen, die in musealen Zusammenhängen mobilitätskulturguterhaltende Restaurations- und Rekonstruktionsarbeit an Altmaterial leisten, müssen im Bereich der Metallverarbeitung das einbringen, was früher in den Ausbildungsberufen bei Reichs- und Bundesbahn vermittelt und später beruflich gefordert wurde: es ist die Professionalität des Schlossers mit ewig öligen Fingern. Der Modellbahner arbeitet mit feinmechanischem Werkzeug, für das am besten die umfunktionierten Zahnarztinstrumente stehen, über deren Nützlichkeit in Fachzeitschriften immer wieder lobend berichtet wird. Er muss für die Landschaftsgestaltung auch kompetent im Umgang mit Holz, Pappe und Papier als den Urstoffen des Modellbaus sein. Das hier erkennbare Berufsprofil ist etwas diffuser und liegt irgendwo zwischen dem Uhrmacher, sofern es um das elektrisch betriebene, rollende Material geht, und dem Industriedesigner, was die Eisenbahnlandschaften betrifft. Das Öl, das ihn weniger beschmutzt als benetzt, ist feines, klares Nähmaschinenöl. Bei spanenden Arbeiten trägt er Mundschutz. Und doch lässt sich die Verschiedenheit dieser Welten nicht auf den Gegensatz von grob- und feinmechanischen Fähigkeiten oder von Workshop und Bastelstube bringen. Es geht um eine Mentalitätsfrage. Der Vorbildpfleger hat den Blick des Veterinärs. Er sieht die Gattungsvertreter in ihrem Biotop und beherrscht den hands-on-Umgang mit dem Einzelexemplar, das er nach stattgehabter Behandlung wieder in seinen Lebenszusammenhang entlässt. Der Modellfreund ist ein eigensüchtiger Sammler, der am liebsten die ganze Welt besitzen, hinter Vitrinenglas stellen und gelegentlich Teile von ihr nach seinem Kommando als Herr über die Zugfolge an den Trafos auf seiner Anlage zum Leben erwecken will. Möglicherweise sind die Echtbahner die großzügigeren und nobleren, weniger von kindlicher Besitzgier und konsumierbarer Faszination angefressenen Gemeinwohlwaller. Vielleicht haben die H0er lediglich einen gewissen Vorsprung im Verständnis von Mobilitätstechnik als Form der kulturellen Repräsentation und biographischen Konstruktion. Es lohnt sich, diese beiden Herangehensweisen einmal experimentell auf die Bildinterpretation zu übertragen, also ein Foto zunächst wie durch eine 1 : 1- und dann durch eine 1 : 87-Brille zu sehen: die Resultate

sind verblüffend. Man sieht nicht dasselbe Bild, aber das muss jeder selbst ausprobieren. Denn das, was ich sehe, ist Ausdruck einer Parteinahme.

Abbildung 174

01 1061 vor einem D-Zug oder ein ideale Szene der frühen Nachkriegszeit, in der die Kirchtürme noch keine Dächer haben, aber die Bahn schon wieder zur Normalität zurückgekehrt ist, als wäre nichts gewesen.¹⁹⁸



Abbildung 175

01 113 und alle drei Traktionsarten am Ringlokschuppen oder eine ideale H0-Szene mit gemäßigten Hängen im Hintergrund und kleinem BW im Vordergrund? Von Vollmer gab es jahrzehntlang eine Hintergrundfotographie „Stadt am Fluß“ – es war Würzburg.¹⁹⁹



Namensetiketten

Zu den unerschütterlichen Praktiken meiner Mutter gehörte das Anbringen von Namensetiketten an meiner Kleidung und auf meinem Schulkram. Es war das ihr gemäße und eigentümliche System, ein Minimum an Ordnung in die Welt zu bringen. Ob damit tatsächlich der Verwechslungsgefahr und dem Diebstahl durch Dritte vorgebeugt oder vielmehr mein Besitzerinstinkt geschärft werden sollte, mag dahinstehen. Bis in die ersten Klassen des Gymnasiums beschriftete sie auch meine Schulbücher und Hefte in ihrer Grundschullehrerinnenkursive oder in Blockschrift, die für mich immer so aussah wie die Musterschrift, die auf Schautafeln

198 Carl Bellingrodt, Oberbarmen o. J. [Wuppertal-Oberbarmen, späte 40er, frühe 50er Jahre], Postkartenformat.

199 Carl Bellingrodt, Bahnbetriebswerk Würzburg, o. J. [frühe 60er Jahre], Postkartenformat.

in den Grundschulklassenzimmern hing. Beim Einschlagen griff sie nicht auf die genormten Fertigplastikhüllen aus dem Kaufhausregal zurück, die ihrer Sicht zufolge ja auch nie passten. Sie kaufte durchsichtige und farbige Folien, die sie mit ein paar Griffen gekonnt zuschnitt, falzte und mit Klebeband so fixierte, dass die Buchdeckel etwas Spiel im Schutzumschlag hatten. Mit Entsetzen sah sie es bei anderen Kindern, dass deren unordentlichere Eltern die Folie barbarisch an der Umschlaginnenseite festklebten, die dadurch in Mitleidenschaft gezogen wurde: „Das ist doch schließlich Eigentum! Und ein Kulturgut!“ In Niedersachsen gab es keine Lehrmittelfreiheit. Mit einem Textilstift beschriftet wurde innen auch der Turnbeutel. Bei meinem Tornister, den ich von meinem Bruder übernommen hatte und dessen 30er- bis 50er-Jahresform mich in meiner Altersgruppe einigermaßen isolierte, stand sinnigerweise noch der Name meines Bruders. Die Adresse stimmte ja noch. Gelegentlich wurden die Buchstaben mit Filzstift sauber nachgezogen. Dabei blieb es nicht. Auch mein Mäppchen und ein Großteil der Schreib- und Arbeitsutensilien war personalisiert. Auf die Lineale, Geodreiecke und den Zirkel klebte meine Mutter feine Streifen von Leukoplast, auf die sie dann wiederum mit dem Textilstift schrieb. Alle Kleidungsstücke, die ich in die Schule mitnahm, hatten Namensetiketten. Bei den älteren, von meinem Bruder auf mich gekommenen, waren es weiße Stoffstreifen mit rot gesticktem Schriftzug, bei meinen Sachen beschriebene Aufnäher hinten am Kragen oder im Bund. Mein erster Schullandheimaufenthalt in der fünften Klasse – eine gründlich misslungene Fahrt Mitte Dezember auf eine Jugendherberge irgendwo im Schneeregen Hessisch-Sibiens nahe der Zonengrenze und von der Klassenlehrerin geradezu darauf angelegt, jedwedes Gemeinschaftserlebnis von vornherein durch Fehlplanung und Missstimmung auszuschließen – wurde von meiner Mutter generalstabsmäßig vorbereitet. Vorher erhielten selbst die mitzunehmenden Wollsocken Namensschilder, der Plastikkulturbeutel und die Haarbürste. In diesem Exzess steckte eine Spitze gegen meinen Vater, der es aus ideologischen Gründen unterbunden hatte, mich auf eine katholische Konfessionsschule zu schicken, um mir die seinerzeit in Niedersachsen als Regelschule eingeführte Orientierungsstufe zu ersparen: „Junge, mit was für Leuten du da zusammenbist!“ konnte sie klagen und vergrub die Päckchen mit Leibnizkekse und Schogetten in der Unterwäsche. Mein kleiner Ledergeldbeutel mit der ausreichenden Menge an passendem Kleingeld für das Münztelefon trug selbstverständlich auch meinen Namenszug. „Sieh dich vor, Junge, sieh dich bloß vor!“ Spät in ihrem Leben kam sie auf das Etikettieren und Beschriften zurück. Im Altersheim versah sie ihre Kleidungsstücke mit Namensschildern, ihre Schrift war schon recht zittrig, aber es nützte wenig. Andauernd tauchten manche ihrer Sachen erst nach Wochen wieder auf: „Können Sie eigentlich nicht lesen?“ Achselzucken war die Antwort. Nach ihrem Tod fanden wir in einem ihrer unsinnig vielen Notizbücher, mit Erinnerungsgut vollgestopft und von Gummibändern am Explodieren gehindert, ein von ihr beschriebenes, übriggebliebenes Etikett für Schulhefte: Heinz-Rudolf Kunze, Klasse 5b. Aufsatz.



Abbildung 176

Die von meiner Mutter für meinen Bruder Heinz-Rudolf eingeschlagene und beschriftete Sprachlehre: Heinrich Schmidt, Otto Wecker, Gerhard Röttger, Lateinische Sprachlehre, Göttingen ¹⁴1970.²⁰⁰

Ordnungssysteme I

Seit jeher haben mich Ordnungssysteme für Schreibtische fasziniert. Sie versuchen, die Organisation des Arbeitsplatzes u. a. nach tayloristischen und den Prinzipien der preußischen Felddienstordnung zu optimieren, wobei es nicht blieb. Wie jedes sinnstiftende Tun war und ist auch dies heftig dem Zeitgeist unterworfen und folgt daher seinen Moden, was die Artefakte der Büroeinrichtung zu einer aussagekräftigen Quelle dafür macht, welches Bild von Arbeit und Effizienz, aber auch von den vorhandenen oder zu generierenden Kompetenzen des Benutzers obwaltet. Wird der Habitus des bürokratischen Gelegenheitsarbeiters, des beamteten Repräsentanten von Macht durch Verwaltung oder die des Fetischisten gefördert? Der Schreib-

200 Quelle: privat.

tisch meines Vaters hatte eine schwere Hauptschublade von enormer Tiefe. In ihrem vorderen Teil stand eine einfache Holzbox für Schreibgerät, die einem Besteckkasten ähnlich war: mehrere lange Abteilungen für Bleistifte und Füller, einige kleinere für den Kram: Büroklammern, Radiergummis, Bleistiftspitzer. Mein Vater war nie sehr ordentlich, daher fanden sich dort auch DDR-Kleingeld, eingerissene Briefmarken, ganze Generationen von Schlüsseln, deren Schlösser schon in den Tiefen der Familiengeschichte verschwunden waren, den Fingern übelwollende Reißzwecken, schrillbunte Metallmarken für den Wanderstock zur Erinnerung an Mittenwald und andere Urlaubsorte. Stifte warf er so gut wie nie weg, auch wenn sie nicht mehr schrieben, was vor allem für die meisten der Kugelschreiber galt. Man musste sich eben merken, welcher von ihnen aktuell noch ging. Vom Gebrauch gezeichnete, regelrecht vernarbte Holzlineale lagen am Rand, links neben dem Holzeinsatz standen hintereinander zwei schwarze Hartplastikschalen, die wohl ursprünglich einmal für eine Verwendung im Badezimmer gedacht waren und nun Stiftablage waren. Dort lagen die Filzstifte, von denen ich behauptet hatte, dass sie leer seien, und die auch nicht gleich in den Müll wanderten. Noch weiter im Innenleben der Schublade schlossen sich quadratische, bunte Plastikbehälter ein, die an ihren Rändern zu einem System ineinander verhakt werden konnten und aus der Werkzeugaufbewahrung stammten. Mein Vater führte ihr Prinzip der Sortentrennung ad absurdum, in dem er überall alles mögliche hineinwarf. Grub man nach, konnte man gelegentlich eine ursprüngliche, dann aufgegebenen Intention freilegen, z. B. in Form vieler verrosteter und verbogener Haken zum Aufhängen schwerer Bilder, leerer Batterien. Besonders liebte ich eine Sammlung mit kleinen Schachteln, darunter eine Ringschachtel von Kurt Kärgerl Uhrmacher & Juwelier Guben mit imitierter Krokodillederoberfläche aus geprägter Pappe und einer samtigen grünen



Abbildung 177

Die Musterung des Feuerzeugs entsprach der Packung. Rauchkultur West, 60er Jahre.²⁰¹

Polsterung im Innern. Gut gefiel mir auch eine Plastikpackung von etwas doppelter Streichholzschachtelgröße von Brause & Co Iserlohn, die fünfzig gelb-schwarze Metallaktenreiter enthielt, die man in der Zeit vor den gelben Post-it-Klebezetteln oben an Seiten und Trennblättern zur Markierung feststecken konnte. Sie waren noch ordentlich in Wachspapier verpackt und sichtlich hatte mein Vater nie von ihnen Gebrauch gemacht. Noch weiter hinten gab es die schöne goldene Packung eines KING Butangasfeuerzeugs mit einer Wartungsanleitung auf einem rosa Zettel: „Gasfeuerzeuge. Düse und Dich-

201 Quelle: privat.

tungskappe müssen des öfteren mit einer kleinen Bürste gesäubert werden. Das Flammenverstellrad darf nicht zu weit aufgedreht werden, da sonst die Gefahr besteht, daß Dichtung und Düse beschädigt werden: a) durch zu große Hitze-Entwicklung, b) durch Überdrehen der Düse. Wenn zu wenig Gas im Feuerzeug ist, nützt auch weiteres Aufdrehen nichts. Flamme stets klein halten! Gas nachfüllen, wenn Flamme nachlässt!“ In der Nähe ließ sich eine kleine Glasflasche mit Plastverschluss ergraben: alpha-Füllertinte von der VEB Bürochemie Gera, „rot, 1/32 l, EVP -,23 M.“ Der beißende Geruch passte zu der giftigsten, niemals eintrocknenden Lehrertinte. Sie war nicht geeignet für den Patronenfüllhalter aus der TREND Schreibgarnitur, nach der epischen Packungsbeschriftung bestehend aus Kugelschreiber und Patronenfüller, hergestellt vom VEB Schreibgerätebetrieb im VEB Kombinat Musikinstrumente Markneukirchen/Klingenthal, Betriebsteil HEIKO, DDR 3700 Wernigerode, Weinbergstr.: „Patronenfüllhalter: Beim Erstanschreiben eine Tintenpatrone in die Behälterhülse einlegen – stets zwei Patronen verwenden – Patronenböden müssen gegeneinander liegen. Zweite Patrone geradlinig mit leichter Drehbewegung in das Mundstück eindringen. Behälterhülse aufschrauben – nach wenigen Minuten ist der Füller schreibbereit.“ Am Ende der Reichweite meines Arms griff meine Hand dann nur noch in Diverses, was aus den Ordnungssystemen vorn in die Entropie hinten abgeglitten war.



Abbildung 178
Und Schreibkultur Ost, 70er Jahre.²⁰²

Ordnungssysteme II

Als ich in die Grundschule kam, statteten meine Eltern das Kinderzimmer neu aus, um den neuen Lebensabschnitt zu markieren. Integriert in eine wandfüllende, bis zur Deckenhöhe gestufte Schrankwand, ein wahres Stauraumwunder mit weiß lackiertem Furnierholz und runden Holzknöpfen, war ein Sekretär mit hochklappbarer Schreibplatte. Das galt im Vergleich zum herkömmlichen Schülerschreibtisch meines Bruders aus lackiertem Kiefernholz als platzsparend, weil es viel Bodenfläche zum Spielen freiließ. Der Schreibtischersatz war einfach nur ein zurückgesetzter Schrank mit Deckel, eine Schublade für Schreibutensilien konnte er gar nicht haben. Also mussten die Schreib-, Mal-, Rechen- und sonstigen Gerätschaften des papierverbrauchenden Lernens postkonventionell untergebracht werden. Während der überschaubaren Zeit seiner Nutzung als Schreibplatz – beim Auszug meines Bruders wanderte dann doch sein

²⁰² Quelle: privat.

Schreibtisch in mein Zimmer – folgte ein Schubladensubstitut auf das andere: ohne Erfolg. Am Anfang stand ein Gebinde von schrillroten, unten verschlossenen Plastikrohren, die sich orgelpfeifenartig aneinanderlehnten. Der Idee nach sollte man große Schreibgeräte in die langen, Kleinigkeiten und Alltagsplunder in die kurzen Röhren der Stiftebox stecken. Grundschulalltagstauglich war das für mich jedenfalls nicht. Die Papierschere verschwand schon einmal in der Röhrentiefe, so dass alles Angeln nach ihr nichts half: alles musste ausgekippt und dann wieder einsortiert werden. Bleistifte überlebten es nicht lange, wenn sie mit der Spitze nach unten gestellt wurden. Andersrum war es keine Freude für die Finger. Von Filzstiften, die mit der Kappe nach oben standen, ließ sich nicht sagen, welche Farbe sie hatten, so dass man



Abbildung 179
Die Stiftebox der 70er Jahre.²⁰³

²⁰³ Quelle: <http://storage.supremeauction.com/flash/ebay2/17/59/83/17598307/25603541.jpg> [4.11.2011].

erst probieren musste. Das andauernde Herumhantieren führte zu einer endlosen Kette von kleinen Katastrophen: vereinzelt Füllerpatronen liefen aus und füllten den Boden einer Pfeife mit einer zähen Masse aus Tinte, Staub und abgebrochenen Bleistiftspitzen. Der zu forsche Griff nach einem Lineal führte dazu, dass alles umkippte, über die leicht schräge Schreibplatte und sich auf dem Teppich verteilte. Durchsichtige quadratische Boxen anstelle der Röhren brachten kaum Abhilfe: sie waren nicht hoch genug und überhaupt eher ein Deko-Artikel für 70er-Jahre-Wohnzimmer. Im Umfeld eines Schreib- und Lernarbeitsplatzes muss auch Papier aufbewahrt werden können, also erhielt ich stapelbare Plastikschalen in schönen bunten Farben. Sie hatten zwar ein nett aussehendes Lochmuster, ließen ihren Inhalt gleichwohl kaum erkennen, wenn man sie, wie gedacht, übereinander stapelte. Was einmal in einer unteren Schublade gelandet war, verdämmerte dort für alle Zeit. Zudem passte nichts auch nur knapp oberhalb der A 4-Größe hinein. Vom Schreibtisch meines Vaters erbte ich dann ein richtiges Ablagesystem mit mehreren beschriftungsfähigen, herausziehbaren Fächern: viel zu viele für meinen Grundschülerbedarf, außerdem war die orangene Plastikbox so groß, dass sie nur längs in meinen Sekretär passte. Dessen Schreibplatte war inzwischen aus den Scharnieren gebrochen

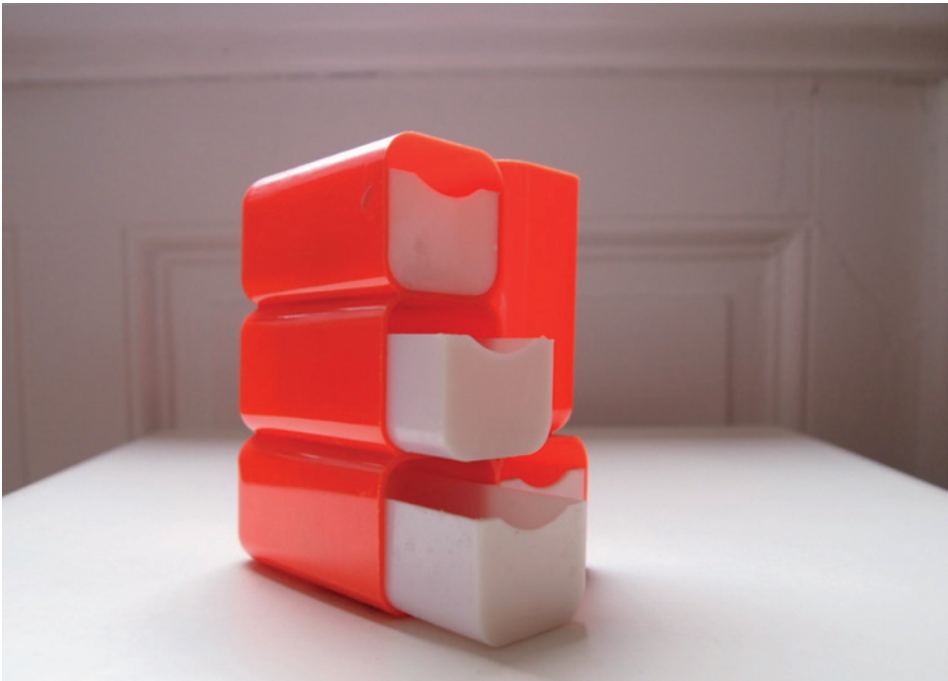


Abbildung 180

Auch diese Schubladenbox war vorhanden: sehr beliebt weniger für Schreibgerät als zur Aufbewahrung von Langeooger Muscheln.²⁰⁴

²⁰⁴ Quelle: <http://de.dawanda.com/product/16518830-die-60er-70er-Jahre-Stiftebox> [4.11.2011].

und ließ sich nicht mehr richtig schließen. Erst Jahre später kam ich darauf, dass dies der ideale, schreibstischnahe Platz für eine elektrische Schreibmaschine ist, die in meiner letzten Zeit in der elterlichen Wohnung dann dort stand. Alle Ordnungssysteme wurden aufgehoben und für andere Aufbewahrungszwecke im Keller genutzt: die Röhren für Pinsel, die Boxen für Nägel, Schrauben, Haken, die Stapelschalen für Zeitungsartikel. Meinen Favoriten unter den Ordnungssystemen, den aufklappbaren Karteikartenkasten aus Holz, entdeckte ich erst im Studium, aber das ist eine Geschichte für sich.

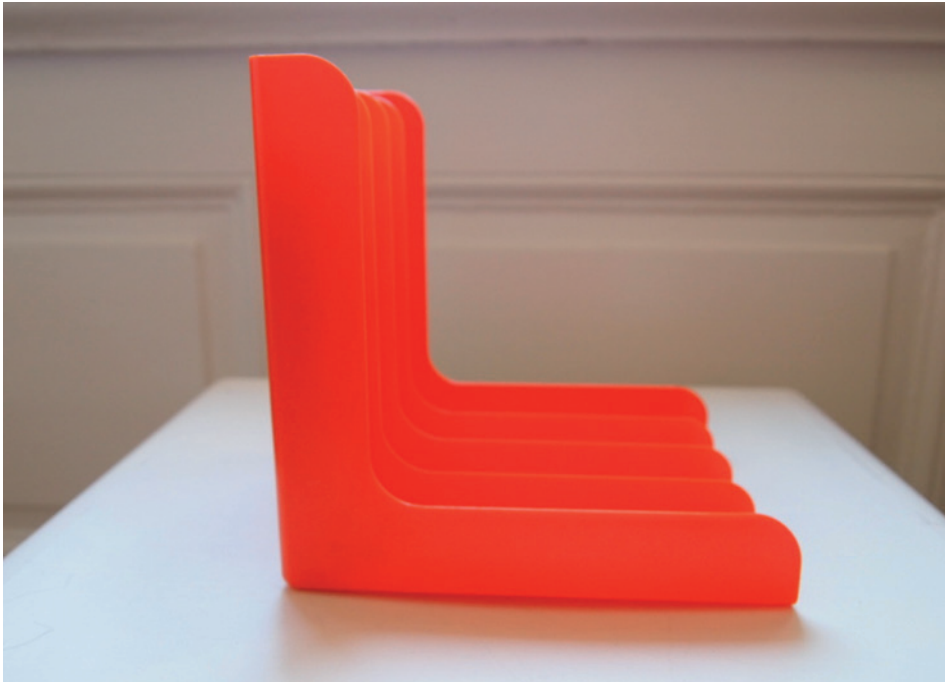


Abbildung 181

Auch aus der Welt der Ordnungssysteme der 70er Jahre, der Schallplattenständer.²⁰⁵

Ordnungssysteme III

Meine Liebe für Karteikartenkästen aus Holz entdeckte ich während meines Studiums, als die Wohnung eines Frankfurter Psychotherapeuten ein paar Straßen weiter aufgelöst wurde. Er hatte zu verschiedenen Gebieten von der Psychologie über die Zeitgeschichte bis zu philosophisch-religiösen Themen Zeitungsartikel und Notizen gesammelt und in einem für ihn plausiblen System aufgehoben. In den meisten Büchern seiner Bibliothek, von der ich vieles über-

²⁰⁵ Quelle: <http://de.dawanda.com/product/18969497-der-70-er-Jahre-Schallplattenstaender-in-orange> [4.11.2011].

nahm, steckten Karteikarten mit Verweisungen auf bestimmte Karteikästen, so dass sich mit etwas Mühe ein Netz intellektueller Interessen über Jahrzehnte rekonstruieren ließ. Faszinierend daran waren die Lern- und Erkenntnisfortschritte, die in Eintragungen und auch Korrespondenzen dokumentiert wurden, zwischen denen vierzig Jahre liegen konnten: über einen Lektüreeindruck von Freuds Traumdeutung 1948 und 1989 oder die Rolle der amerikanischen Außenpolitik während der Berliner Luftbrücke und Ende der 70er Jahre im Iran. Die gesamte Wohnung war ein Quellenraum der intellectual history, der auch nicht in Teilen zusammenhängend erhalten blieb, weil die nächste Generation dafür keinerlei Sensibilität hatte und nur alten Plunder in dem sah, was eine geistige Lebensform artikulierte. Wo immer möglich, kaufte ich seitdem alte Karteikartenkästen, mindestens von der Größe DIN A 6 für 600 Karten. Schon ihr Äußeres zog mich an: die glatten Holzoberflächen, an den Kanten legosteinarartig ineinandergeschoben, mit dem genormten Metallrahmen für die Beschriftung, zu dem immer ein runder kleiner Griff gehörte, um den oberen Teil der Box öffnen und aufstellen zu können. Je älter die Kästen waren, desto charakteristischer rochen sie: nach trockenem Holz, Staub und der Papp- oder Papierqualität des darin Aufbewahrten. An den Innenseiten ließen sich in vorgesehenen Vertiefungen Trennungen einstellen, um Abteilungen einzurichten. Es spielte keine Rolle, ob der Kasten aus den 30er oder 60er Jahren stammte: immer begegnete einem die bekannten Form- und Aufbauprinzipien. Für meine Neigung zum Aufheben, Sortieren und Gruppieren war dies das ideale Artefakt. Meine Postkarten mussten nun nicht mehr, von Gummibändern misshandelt, im Schrank liegen, sondern konnten in sinnvoller Reihenfolge ein- und zugeordnet sowie durch thematisch passende Aufzeichnungen ergänzt werden. Das galt erst recht für die kleinformatigeren Dinge wie Fahrkarten, die unendlich vielen bürokratischen Belege von Reisen aus dem sozialistischen Superanstaatsstaat des realen Sozialismus, Papierhandtücher mit dem Aufdruck ‚Deutsche Reichsbahn‘ und so vieles mehr. Auch die Benutzung wurde erheblich erleichtert. Nebeneinander aufgestellt, ergaben die Kästen etwas in Richtung einer *histoire totale* der eigenen Interessen und Gewohnheiten. Und auch für wichtige Sammelstücke meiner H0-Welt wurden sie zur Heimat: allerdings weniger für rollendes Material selbst, das im Zuge des modellbahnerischen Sozialkonstruktivismus oft schon diversen Umnutzungsanstrengungen zum Opfer gefallen war, als für dessen unverändert erhalten gebliebene Packungen, gestempelten Garantien und ausführlichen Betriebsanleitungen, die bei DDR-Produkten niemals fehlten. Im Vergleich zu der Kastenwelt des Frankfurter Psychotherapeuten fehlt, einmal abgesehen von der Verschiedenheit der Blickrichtungen, bei mir noch die Dimension der *longue durée*. Aber es gibt erste Anzeichen der Selbsthistorisierung, wenn neben den Packungen von PIKO-Modellbahnprodukten der 60er Jahre der Prospekt mit der Ankündigung der Neuauflage von 1999 liegt. Und vor einem Luhmannschen Verlorengehen im Zettelkasten schützte mich glücklicherweise meine Artefaktverliebtheit: die Welt passt nicht ganz in den Karteikasten.



Abbildung 182

Dieselbe Produktfamilie, allerdings für DIN A 5 quer und mit dem Beschriftungsgriff unten, nicht oben.²⁰⁶



Abbildung 183

Zettelkasten at its best: nicht nur Ordnung-, sondern auch Identitätserschließungssystem.²⁰⁷

²⁰⁶ Quelle: <http://cgi.ebay.de/ws/eBayISAPI.dll?VISuperSize&item=390358684935> [6.11.2011].

²⁰⁷ Quelle: <http://www.diagoge.com/wp-content/uploads/2011/01/zettelkasten.jpg> [6.11.2011].

Password

Die Archäologie der Passwords, die sich in der eigenen virtuellen Biographie ansammeln, ergibt eine bemerkenswerte Verlaufsgeschichte der immer weitergehenden, schon evolutionäre Züge annehmenden Selbstanpassung an die lebensraumbestimmenden Anforderungen der PC-Hard- und Softwareroutinen. Mit der Verbreitung und Verbesserung des Internet gab es immer mehr zugangsgeschützte Bereiche, zu denen Zugang zu haben und zu behalten zunächst studienbezogen, dann beruflich relevant und somit sowohl gefühlt als auch technisch zwingend war. Eine veraltete Version von Windows hatte – Automobilhersteller können davon nur träumen – tatsächlich nicht nur eine geringere Vorzeigereichweite gegenüber virtuellen Kommunikationspartnern, sondern keine Funktionalität mehr. Die parallele Explosion der privaten PC-Anwendungen für den Hausgebrauch erhöhte das Gefühl des Getriebenseins durch Veränderungsdruck nochmals und unabhängig davon, ob man zur Microsoft- oder Apple-Gemeinde zählte. Dabei sah es am Anfang gar nicht so aus. Das erste Password zur Installation eines studentischen Email-Accounts durch ein universitäres Rechenzentrum in der ersten Hälfte der 90er Jahre erwartete ich gespannt und voller Zweifel an meiner womöglich nicht hinlänglichen Userkompetenz. Es erreichte mich per Briefpost nach einer würdigen bürokratischen Prozedur mit einem umfangreichen Konvolut aus Betriebsanleitungen, Datenschutzrichtlinien und sonstigen praktischen Hinweisen in gehefteter Broschürenform. Mit fliegendem Puls saß ich am Bildschirm und folgte den gänzlich bildfreien, auf grauem Umweltpapier schlecht gedruckten Schritt-für-Schritt-Anweisungen, bis die erste Testmail tatsächlich richtig in meiner Inbox ankam. Diese Euphorie über die scheinbar simple Beherrschbarkeit verlor sich schnell, denn in immer kürzeren Abständen erhielt ich anfangs noch Realbriefe, bald lediglich noch Warnmails vom Rechenzentrum, in denen auf Serverumstellungen, Programmwechsel oder Wartungsarbeiten hingewiesen wurde, die ein mehr oder weniger simples Eingreifen meinerseits erforderlich machten und die Illusion der sich selbst steuernden Technik einmal mehr zerplatzen ließen. Kaum hatte ich mich an die Bedienoberfläche einer Programmversion so gewöhnt, dass ich die für mich wichtigen Funktionen einigermaßen überlegungsfrei zur Verfügung hatte, änderte sich etwas, und Freude über Passwörter stellte sich nicht mehr ein. Um diesen kontinuierlichen virtuellen Wandel wuchs eine eigene Form der Dokumentation, die eine wichtige technikakzeptanzgeschichtliche Quellengattung darstellt: Ausgedruckte Mails mit aufzubewahrenden Schlüsselinformationen, Notizzettel und Karteikarten mit Zugangsdaten für einen bestimmten Zweck, mit der Zeit auch ausgedruckte Internetseiten mit Angaben über Software und ihre Handhabung, Hardware und ihre Eigenheiten. Anfangs lagerte all dies, von Büroklammer zu thematischen Bündeln zusammengefasst und in Plastikeinlegemappen abgelegt, in einer Schreibtischschublade. Der nächste Schritt bestand – wie immer bei der selbstprofessionalisierenden Anpassung an Artefakte – in der Differenzierung der Dokumentations-

bereiche als Voraussetzung der Kompetenzverfeinerung. Dabei entbehrte es nicht eines ironischen Grundzugs, dass hier die alte Welt der bürokratischen Organisation mit Leitz-Ordner und Locher zu Hilfsdiensten herangezogen wurde: von wegen papierfreies Büro! Hochsensible Passwörter wanderten zu thematisch passenden Sachbetreffen wie Geld und kamen unter Verschluss. Das Alltags-Klein-Klein der Spiegelung des Lebens im PC und der damit einhergehenden Sorgen fand sich in einem Aktenordner, dessen Schichtung zugleich die Rasanz des technischen Wandels, die nachhinkende Kompetenzgenerierung und die immer wieder auftretenden Modernisierungskrisen bzw. -katastrophen dokumentiert: Ausfälle des telefonischen, zunächst analogen, dann digitalen Lebensnervs durch Probleme mit der ihn angeblich garantierenden Gesellschaft, finale Zusammenbrüche der Hardware, irreparable Fehler von Software-Montagsprodukten einschließlich der sich um solche Kontingenzeinbrüche rankenden Kommunikation mit Nothelfern. Anders gesagt: es geht um eine Mischung aus Zwanghaftigkeit, Religiosität und Faszination, die man auch im Kontext der modernen Diktaturen des 20. Jahrhunderts beobachten konnte – dort nur mit weitaus geringerem Wirkungsgrad der Selbstgleichschaltung.

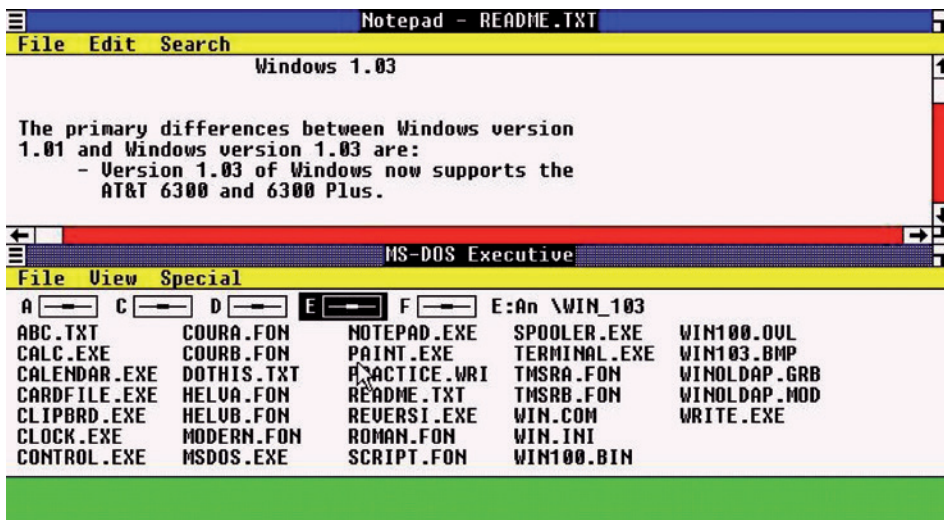


Abbildung 184

Microsoft Windows 1.0x, Anfang der 80er Jahre: virtuelle Steinzeit.²⁰⁸

²⁰⁸ Quelle: <http://www.windows-nation.de/windows.html> [18.4.2012].

Plastik- und Holzboote

Für unsere Langeoog-Urlaube brauchte ich, das verstand sich, Boote. Zu groß durften sie nicht sein, damit sie das Reisegepäck nicht noch größer machten, und nicht zu empfindlich. Kleine, ansteckbare Batteriemotoren an den detaillierteren Modellschiffen hielten dem Nordseewasser und selbst dem gemäßigten Seegang in den Prielen nicht lange stand, andererseits wollte ich mit mehr als zehn Jahren auch nicht mehr mit knubbligem Kleinkinderspielzeug gesehen werden. Am Strand gab es für Boote zwei Hauptverwendungsarten: als schön anzusehende Anschauungsobjekte auf den langen, tiefen Prielen, denen man vom Ufer aus zusehen oder hinterherwarten konnte; dann als Verkehrsmittel auf den Grachtensystemen, die ich mit dem Hauptarbeitsmittel des normalen Strandarbeitstages, der kleinen Kinderschaukel, prielnah anlegte. Im ersten Fall kam es auf ein schönes, suggestives Gesamtbild, im zweiten auf geringen Tiefgang und eine schmale Form an, da die Kanäle schnell versandeten. Durch ihren tiefliegenden Schwerpunkt bewährte sich für die reinen Schaufahrten eine kleine Fregatte am besten, die wahrscheinlich bei keiner Marine in dieser Form und Lackierung ein konkretes Vorbild hatte und Elemente der Motoryacht mit denen eines Hafenschleppers vereinte, insgesamt aber einen eleganten Eindruck machte. Später würde ich feststellen können, dass Schiffe dieser Art in James-Bond-Filmen vorkamen, und zwar immer in den Flotten des Bösen, jedenfalls bis sie von 007 gekapert und/oder in die Luft gejagt wurden. Die Aufbauten duckten sich um den Streamline-Schornstein herum und liefen gleichsam auf das MG im Vorderschiff zu. Der Schiffsrumpf war schlepperhaft rund, daher aber wellengängig. Bombardierte man das Boot mit Sand, konnte man lange werfen, ehe es kenterte. Sacht im Wasser tanzend, von Strömung und leichtem Wind an einer Stelle festgehalten, lag es für die betrachtende Vorstellung auf Reede. Für die Kanalfahrt eigneten sich drei kleine Holzboote am besten, die ich von meinem Bruder übernommen hatte. Sie stammten ursprünglich, wie so vieles bei uns, aus der DDR und waren alle einmal Segelboote gewesen, die durch Zerspielungskriminalität ihre Masten eingebüßt hatten. Ihre Anmutung war schuten- oder ruderboothaft: ein plumper, um den überbetonten Vorder- und Achtersteven herumgeschnitzter, flach-schmaler Schiffskörper mit einer Mittelbank, in deren Loch der Mast gesteckt hatte. Wahrscheinlich waren die behäbigen Spreewaldkähne hier Vorbild gewesen. Die Reste einer ohnehin spärlichen Lackierung hatte der feine Nordseesand schon längst abgeschliffen. Das Holz, aus dem sie bestanden, war hart, leicht und quoll nicht auf. Ein besseres seewassertaugliches Material ist mir nie wieder in die Finger gekommen. Schon eine leichte Bewegung des Wassers in den Kanälen brachte sie in Fahrt, und wo diese fehlte, half die Schaufel nach. In ihrer unscheinbaren Form steckte mehr kinetischer Sinn als man erwartete. Nur eine Bootsform war den Holzschiffen in den Grachten noch überlegen: die Plastikseifendosenhülle. Am besten waren hier die leicht oval geformten mit möglichst hohen Rändern und hohem Weichmacheranteil, was es wiederum in der DDR nicht gab. Deren Plast-

produkte behielten immer eine gewisse bakelitartige Sprödigkeit, die sie für das Nordsee-Reizklima aus Wasser, Sand und Sonne ungeschickt machten. Ein weiß-oragenes Box-Set aus den 60er Jahren gewann immer wieder den Geschwindigkeitspreis, doch alle Plastikchemie konnte den salzwasserbedingten Altersprozess nicht ganz aufhalten. Die Schalen verzogen sich schließlich so exzentrisch, dass sie nicht nur nicht mehr ineinanderpassten, sondern sich nach innen bogen und daher leider kenterfähig wurden. Das war dann das Ende ihrer Langeoogkarriere.



Abbildung 185
Die beste Kanalschute.²⁰⁹

Plastikfiguren I: Fort Laramie

Von meinem Bruder stammte eine ansehnliche Sammlung mit Plastikfiguren, wie es sie in den Spielzeugabteilungen großer Kaufhäuser wie Woolworth noch in meiner Kindheit in mächtigen Schubladen auf Sicht- und Griffhöhe für Kinder gab: meistens sortiert nach Wildwest und den Epochen der Kriegsgeschichte, manchmal auch bunt durcheinander. Diese Cowboys, Indianer und Soldaten des Ersten und Zweiten Weltkrieges waren meistens etwas kleiner als die teuren Elastolin-Figuren, dafür robuster. Von ihnen durfte ich mir ganze händevoll kaufen, ihr Stückpreis war gering. Schon in der Kinderzeit meines Bruders in den frühen 60er Jahren hatten sich so viele angesammelt, dass meine Mutter leere Waschpulvertonnen sorgfältig mit hübscher Folie beklebte und meinen Bruder daran gewöhnte, die zusammengehörenden Figuren nach dem Spielen in Hertie-Plastiktüten aufzubewahren, die mit einem großen Gummiband verschlossen und in den 70er Jahren mit beschreibbaren Etikettenaufklebern versehen wurden: „Tiere“, „Ritter“, „Fort Laramie“ – diese Sammelbezeichnung für alles, was mit dem Wilden Westen zusammenhing, erklärte sich aus einem ziemlich grob detaillierten Satz von Plastik-

²⁰⁹ Quelle: http://www.seifenkreationen.ch/images/scifen/Seifendose_blausilver.jpg [19.2.2012].

passteilen ungefähr im Maßstab der Spielfiguren, aus denen sich ein idealtypisches kleines Fort der U.S.-Kavallerie mit Pallisadenwall, Tor, zwei Wachttürmen, einem Wirtschaftsgebäude sowie Stall bauen und gegen Indianerangriffe verteidigen ließ. Die mitgelieferten Stars and Stripes hatten allerdings schon mehr Sterne als die USA zu Zeiten von Fort Laramie Bundesstaaten. Am besten gefiel mir ohnehin die gut getroffene Zeichnung auf der Pappschachtel, die einen Kavallerieausfall darstellte, der sich nie so gut mit dem vorhandenen Material darstellen ließ. Da gab es schon fast farblos gespielte Indianer in allen Körperhaltungen des Bogenschießens, Speer- und Tomahawk-Werfens, übrigens auch des Sterbens. Der von einer Kugel Getroffene warf die Arme schräg nach hinten, drückte fallend ein Knie durch und reckte den Irokesenschädel unnatürlich nach hinten: er musste allerdings dann am besten von einer Klippe fallen, denn am Boden liegend wirkte diese Geste ungläubwürdig. Ein anderer hielt einen Plastikwuschel in die Höhe, der offenbar ein Skalp sein sollte: sein Federschmuck wies ihn als übergeordnet aus. Sie alle stellten Variationen des ungebändigten Wilden und Brutalen dar: tiefe Falten in den knochigen, in der Verkleinerung asiatisch-mongolisch wirkenden Gesichtern, kleine Köpfe mit Augenschlitzen, alle außer den flachbusigen Squaws bewaffnet. Aber die blieben ja sowieso im Hintergrund bei den Zelten, die sich leicht aus bemaltem Papier herstellen und ebenso gut beschießen ließen. Das Schönheitsideal dieser massenindustriell aus der damals wahrscheinlich noch irgendwo in Europa stehenden Presse gefallenen Indianer lag irgendwo zwischen einem sehr allgemeinen Troja und einem sehr konkreten Arno Breker: viel nackte Muskeln, schmale Hüften, gewaltige Brustkörbe. Der weiße Mann und Kämpfer für die Zivilisation, ob nun in Form des Siedlers, Cowboys oder Soldaten, verkörperte demgegenüber alle Tugenden, die dem Sieg an der *frontier* zugrundelagen: offener Blick in die Weite, stehend freihändiges und Schießen aus der Hüfte. Bei den Hutträgern, und das waren bei den Nicht-Indianern fast alle, ging dies gelegentlich auf Kosten der Detaillierung des Gesichts. Außerdem hatte der Weiße Mann, der die Bürde der Zivilisierung auf seine allerdings meist breiten Schultern nahm, im Gegensatz zur Rothaut stets ein schmales Gesicht mit ausgeprägter, langer Nase und einem spitzen Kinn. Besonders schätzte ich die Steckfiguren, bei denen alles kombinierbar war. Auf einer ovalen Fußplatte mit Löchern saßen die Beine, auf die sich diverse Colt-Halter, einseitig oder beidseitig, unterschiedlich bekleidete Rumpfe, Köpfe und Hüte aufstecken ließen. Verschiedene Verwendungen, z. B. beim Schießen, konnte man so bedarfsgerecht gestalten. Durch die



Abbildung 186
Ein Timpo Toys-Indianer mit Messer und dynamischer Gestik.²¹⁰

²¹⁰ Quelle: <http://cgi.ebay.de/ws/cBayISAPI.dll?VISuperSize&item=190591969669> [30.10.2011].

Zerlegung einer Figur in ihre Bestandteile waren Verwundung und Tod darstellbar. Die vereinzelt Körperteile der Weißen gaben allerdings nicht immer Sinn, denn Kanonen hatten die Wilden natürlich nicht. Das ging besser, wenn man in der Badewanne die Explosion eines Mississippi dampfers nachspielte. Das sehr ordentliche Plastikmodell eines Raddampfers La Belle/New Orleans, hatte einmal unter dem Weihnachtsbaum gestanden. Fort Laramie



Abbildung 187
Einer der Bewohner von Fort Laramie.²¹¹

war übrigens nicht nur ein sicherer Ort für die Siedler auf ihrem Weg nach Westen, sondern auch eine Bastion der Nordstaaten im Bürgerkrieg. Das lag trotz des schönen Mississippi dampfers, der anderes nahegelegt hätte, daran, dass ich nur ein paar Südstaatensoldaten in grauen Uniformen besaß, die von der vorhandenen Mehrheit der blauen Nordstaatler im Fort gefangengehalten werden konnten. Für einen Angriff reichten diese Getreuen Robert E. Lees nicht hin. Und Schwarze für die Baumwollfelder aus Watte auf meinem grünen Kurzhaartepich oder gegebenenfalls zur Befreiung hatte ich gar nicht: mich würde interessieren, ob es sie überhaupt gab. Verbrecher mit Sombreros, Bürgersleute im Zylinder, Siedlerfrauen mit Kopftüchern, aber keine Neger.



Abbildung 188
Das Internet als Gedächtnis der gesamten materiellen Welt hat auch Fort Laramie erhalten. Meine Beschriftung war authentischer: auf einem Stück Holz.²¹²

211 Quelle: <http://cgi.ebay.de/ws/eBayISAPI.dll?VISuperSize&item=330632681396> [30.10.2011].

212 Quelle: <http://cgi.ebay.de/ws/eBayISAPI.dll?VISuperSize&item=230689377521> [30.10.2011].

Plastikfiguren II: Ritter

Eine Waschmitteltrommel enthielt diverse Ritter. Die Cousine meiner Mutter war in Ostwestfalen mit dem Angestellten in einem Spielwarengeschäft verheiratet und brachte sie meinem Bruder mit. Später wurde großzügig ergänzt: berittene Lanzenträger fürs Turnier, Kreuzritter mit Morgensternen, Kreuzritter mit Schwertern, Fußvolk in Halbrüstungen. Eine Ritterburg war auch vorhanden. Mein handwerklich uninteressierter Vater hatte sie nicht selbst gebaut, sondern dem Vater eines Schülers abgekauft. Als Objekt war sie ansehnlich, und möglicherweise schon wesentlich älter als man auf den ersten Blick dachte: Auf einem mit Gips angearbeiteten Sockel erhob sich eine – was mir besonders gefiel: unsymmetrische – Wehranlage mit hohen Mauern, alles aus bemaltem Holz. Eine etwas zu steile und zu glatte Rampe führte vor ein Tor, gedeckt durch Türme und Wehrgänge mit Schießscharten. Neben dem spitzdachigen, nur zum Ansehen taugenden Hauptgebäude mit aufgemaltem gotischen Fensterrahmen unten und angedeutetem Fachwerk oben befand sich ganz richtig ein ordentlicher Bergfried mit abnehmbarem Dach. Leider hatte mein Vater beim Ankauf übersehen, dass der Maßstab des Ensembles nicht für die Plastikfiguren der 60er Jahre, sondern für die kleinere Zinnsoldatengröße gemacht war. Stellte man die Plastikritter in den Burghof, sah das mehr nach schlechtem Science Fiction als nach Hochmittelalter aus. Also blieb die Burg Objekt an sich und stand als zu eroberndes Ziel im Hintergrund von Feldschlachten auf der Teppichfläche. Verwendung fand sie auch für Auto-Salons der Matchbox- und Sikugröße, wobei man allerdings nicht fragen durfte, wie die



Abbildung 189
Eine hübsche Sammlung von Elastolin-
Rittern.²¹³

213 Quelle: <http://cgi.ebay.de/ws/cBayISAPI.dll?VISuperSize&item=190580022472> [31.10.2011].

die 45-Grad-Auffahrt geschafft hatten. Ritter-Turniere ließen sich nur gut mit Kämpfern nachspielen, die vom Pferd fallen konnten, was leider die meisten meiner Reiter nicht konnten. Sie einfach nur zur Seite fallen zu lassen, war langweilig. Besser ging das mit den zusammengesetzten Figuren, aber wirklich überzeugend waren die optischen Resultate auch dann nicht, wenn man den behelmten Kopf ein wenig lockerte, so dass er beim ersten Treffer abfiel. Die Ritterwelt animierte mich zum Dioramenbau, bei dem einzelne Kampfszenen mit schönen Bewegungsabläufen so inszeniert werden, dass der auf dem Bauch herumrutschende Betrachter – also ich – von allen Seiten etwas zu sehen bekam. Je älter ich wurde, desto quietistischer entwickelte sich das Ritterspiel. Für das Bedürfnis nach turnierartigem Kampf hatte sich schon mein Bruder in seiner Kindheit etwas anderes ausgedacht: mit Kronkorken von diesseits und jenseits der Systemgrenze. Er sammelte sie in großen Mengen, sie füllten auch eine Waschmiteltonne. Da die Korken nach dem Öffnen mit dem Flaschenöffner immer zumindest leicht angeknickt waren, konnte man auf einer glatten Fläche zwei davon mit den Kronen nach unten solange gegeneinander schubsen, bis einer mit den Kronen nach oben lag und damit besiegt



Abbildung 190

Und so kann eine Kronkorkensammlung aussehen: wie diese sich anspielen, kann ich nicht sagen. Vom Augenschein würde ich dem Wieselburger Bier aufgrund der weit abgespreizten Kronen etwas zutrauen. Der Michelob-Korken fast ohne Kronen sieht wie ein geborener Umfäller aus.²¹⁴

²¹⁴ Quelle: <http://www.snoopy-v.de/media/6f495c52edf8d3effff80c4fffff2.jpg> [31.10.2011].

war. Auch ließen sich die Kronkorken hervorragend mit Murmeln bombardieren. Mein Bruder und ich wussten ganz genau, welche Kronkorken die besten waren, nämlich alle mit einem Einsatz aus Plastik (West) bzw. Kork (Ost). Ihr Eigengewicht machte dann sie im Duell nahezu unbesiegbar. Als Champion über Jahrzehnte erwies sich ein zudem sehr schön bedruckter, dunkelblau-weißer Sprudelkorken aus dem tschechischen Marienbad, mitgebracht von irgendeinem DDR-Verwandten. Der ewige Herausforderer blieb ein weiß-organge-roter EKU-Pils-Korken. Mein Bruder und ich haben bis zu seinem Auszug 1978 und nach danach ganze Korkenarmeen gegeneinander ins Feld geführt, mit diesen beiden als Generälen. Leider sind schon seit vielen Jahren die meisten Flaschenverschlüsse so leicht und dünn geworden, dass sie für unser Spiel untauglich sind. Sie fallen sofort um, und außerdem trinke ich kein Bier, was den Nachschub einschränkt.



Abbildung 191
Sommer 1976. Mein Bruder Heinz-Rudolf in meinem Kinderzimmer, beschäftigt mit unseren Korken. Der Eisenbahnkalender an der Wand zeigt den Triebwagen RA4 der SBB.²¹⁵

Plastikfiguren III: Playmobil

Eine meiner beiden Patentanten, meine Mutter hatte sie während ihres Hausfrauenstudiums für das Grundschullehramt an der PH Osnabrück kennengelernt, überhäufte mich prinzen-gleich mit Geschenken: sie hatte drei Enkelinnen in Schwaben und keinen einzigen Enkel. Ihr Mann war ein distinguiertes, kulturell interessierter Brückenbau-Ingenieur mit einem Diplom von Hans Castorps vorübergehendem Studienort, der TH Danzig, daher neigte sie zu technipädagogischem Schenken, was bei mir auf viel Gegenliebe stieß. Ich konnte sicher sein, dass sie jede von mir auch nur im Ansatz geäußerte diesbezügliche Begehrlichkeit von Fischer-Technik bis hin zu sündhaft teuren Lego-Bausätzen registrierte und nur dann nicht umsetzte, wenn meine Mutter mit Entschiedenheit intervenierte. Zu irgendeinem Geburtstag in einer der unteren Grundschulklassen erhielt ich von ihr allerdings etwas, womit ich nicht gerechnet hatte: eine Startpackung des frühen Playmobil, eine Aral-Tankstelle mit einigen Figuren und einem LKW. Gesehen hatte ich die in ihrer Auswahl zunächst noch ziemlich eingeschränkten Plastikfiguren

²¹⁵ Quelle: privat.

und anfangs redlich groben Zubehöre im Schaufenster meines Lieblings-Spielwarenladens in Osnabrücks Großer Straße. Eine intensive Besitzbegierde hatten sie bei mir nicht ausgelöst, und dabei sollte es bleiben. Da ich in dieser Zeit anfang, meine Maßstäbe an dem Wunschobjekt schlechthin, der H0-Modellbahn, zu schulen, wirkte die Plastikwelt von Playmobil auf mich wie eine Provokation. Die grobe Detaillierung war für jeden, der Elastolin-Figuren gewöhnt war, geradezu eine Beleidigung. Uni-farbene und geschlechtslose Robot-Figuren mit extrem eingeschränkten Bewegungsmöglichkeiten, dämlichen Gesichtern, einheitlichen, für die variablen Kopfbedeckungen eingekerbten Rundschnittfrisuren und Klauen statt Händen, die mich besonders abstießen, vielleicht deshalb, weil sie wie die Prothesen Amputierter aussahen. Die Tankstelle bot weniger Spielmöglichkeiten als mein Parkhaus, das für die Matchbox- und Sikugröße gedacht war. Zwei Zapfsäulen, deren optischer Reiz allein von schlechthafenden Aufklebern herrührte, und eine unmotiviertere Box mit Flaschen – Motoröl oder ähnliches darstellend – beherrschten die Tankstelle. Der mitgelieferte LKW war ein Kindergartenspielzeug im Vergleich zu den genauestens nachgebildeten Blechautos der frühen 60er Jahre, die mir mein Bruder vererbt hatte: viel zu dicke Reifen, fensterfrei, um die ewig blödisch gienenden Plastpüppchen bequem im Führerhaus verstauen zu können, ohne eine vorbildfunktionale Antwort darauf geben zu müssen, was sie da eigentlich verloren hatten. Warum eine Tankstelle mit einem Pritschen-LKW versehen war, auf dem Öltonnen transportiert wurde, werde ich mich damals nicht gefragt haben, aber der Umstand, dass mich die neue Tankstelle vor allem zu



Abbildung 192

Der Neandertaler der Playmobil-Evolution: damals wie später für mich uninteressant. Sozialdemokratisiertes Spielzeug: antiindividuell und politisch korrekt.²¹⁶

Unfallspielen mit explosivem Ausgang motivierte, dürfte nicht von ungefähr gekommen sein. An sich war ich ein artefaktfreundliches Kind, nur dies stellte eine Kränkung dar. Mit zum Schlimmsten gehörte auch, dass Mädchen meiner Klasse die Playmobilfiguren für Familienrollenspiele zu lieben begannen. Die schon einigermaßen von Tieffliegerangriffen und explodierenden Benzintonnen in Mitleidenschaft gezogene Aral-Tankstelle erlebte dann ein zweites Leben im Kontext meiner LGB im Maßstab G, zu der sie mehr schlecht als recht passte. In einem Langeooger Souvenirtrodelladen kaufte ich einen mächtigen südkoreanischen Blechschlitten in pinkel-fenbein mit herrlichem Kühlergrill, der ein-

²¹⁶ Quelle: http://www.klicky-paradies.de/popup_image.php?pID=4066&imgID=0&XTCsid=308ff3becd94ddf7deca4d610c281363 [2.11.2011].

deutig nach Buick-Vorbild gestaltet war und nun seine persönliche Tankstelle bekam – selbstverständlich ohne Playmobilmännchen. Die Rückführung der Tankstelle in die Ästhetik der 50er Jahre überforderte allerdings meine handwerklichen Möglichkeiten, so dass ich nur die scheußlichen Aral-Aufkleber im Stil der 70er Jahre ruinierte, indem ich sie mit handkolorierten Schwarz-Weiß-Kopien von Gasolin-Werbung überklebte, deren Dreifarbigkeit mir handhabbar erschien. Von den meisten Geschenken meiner großzügigen Patentante blieb irgendetwas übrig, von der Playmobil-Tankstelle nichts.



Abbildung 193

So sollte das aussehen: Gasolin-Tankstelle der 50er Jahre.²¹⁷

Plastiktassen

In unserem Osnabrücker Küchenschrank stand ein Satz Plastiktassen, der zu einem gleichartigen Tellerset gehörte, angeschafft zu Beginn der 1960er Jahre wahrscheinlich zu Picknickzwecken oder aus reiner Freude darüber, für nicht viel Geld eine Menge an praktischem Kram zu bekommen. Einen Ausflug haben wir mit diesem Anti-Geschirr nach bürgerlichen Maßstäben meiner Erinnerung nach nie unternommen, bestenfalls wurde es einmal an den wenigen

²¹⁷ Quelle: http://i.auto-bild.de/ir_img/6/6/3/8/8/9/Durch-die-Adern-der-jungen-Republik-fliesst-Benzin-Die-Gasolin-Tanke-glaenzt-560x373-b69f631265bff64c.jpg [2.11.2011].

dafür in Frage kommenden nordwestdeutschen Sommertagen auf der Terrasse zum Frühstück benutzt. Aber schon gegenüber einem Kaffeetisch mit Plastiktellern und -tassen bestanden Hemmungen, selbst wenn nicht mit Gästen zu rechnen war. Für uns selbst benutzten wir vor allem die Plastiktassen als flüchtige Frühstücksergänzung. Kaffee und Tee kühlten so angenehm schnell ab, anders als in den von meinem Bruder Anfang der 1970er Jahre aus England mitgebrachten, bei uns noch nicht so verbreiteten Mugs, die ihren Inhalt stundenlang so heiß hielten, dass man sich immer den Mund verbrühte. Die Formgebung war am Idealtypus feiner, aber benutzbarer Kaffeetässchen orientiert: dünnwandig, oben breit, unten schmal, mit einem so angesetzten Griff, dass tatsächlich auch ein Finger hindurchging und man die Tasse nicht albern mit ausgestrecktem Daumen und Zeigefinger halten musste. Passende Untertassen gab es dazu auch – zu ihnen passte die Drittelschublade voller diverser bunter Plastiklöffel –, aber die wurden selten benutzt. Die Farben waren anders als bei Plastikgegenständen der 1970er Jahre auffällig matt: organgegelb, moosgrün, rostrot, steingrau. Ihre Größe dokumentierte den Stand der westdeutschen Konsumgesellschaft in der Hochphase des beim Konsumenten langsam ankommenden Wirtschaftswunders: noch Tassen, keine Eimer. Und so praktisch abwaschbar waren sie auch, selbst die Spülmaschine konnte ihnen später nichts anhaben. Die Plastiktassen überlebten mehrere Generationen von durchlaufendem Geschirr: ein Melitta-Service, weiß, mit einem technisch wirkenden Randmuster im Radkappendesign. Es muss unter einem schlechten Stern gekauft worden sein, denn sein einziger Sinn schien darin zu bestehen, Stück für Stück herunterzufallen, gerade so, als ob auf diese Weise die Unentbehrlichkeit und Unverwüstlichkeit der Plastikware bzw. unsere Unzivilisiertheit, wie die im Haushalt lebende mütterliche Großmutter meinte, unter Beweis gestellt werden sollte: „Wie die Russen!“ Es folgten mehrere markenlose Kaufhaus-Sets, darunter ein tiefseeblaues mit sonderbaren Tellern, die in der Mitte so erhaben waren, dass glatte Brotschreibe über den zu schwach ausgeprägten Tellerrand rutschten, dazu nun Armeen von Pötten, wie sie inzwischen bei uns hießen, zum Teil in psychedelischen Mustern, die gut zu den Plattencovern der Zeit passten. Sie lebten meistens nicht lange, denn sie bekamen schnell Sprünge und waren in henkelamputierter Form nicht mehr verwendbar. Im Küchenschrank erforderte das Einstapeln des angesammelten Geschirrs große konzeptionelle und handwerkliche Energien, zumal in der Vorderreihe aufgehobene Senfgläser standen. Wollte man nicht den halben Schrank ausräumen, griff man der Einfachheit halber nach den Plastiktassen, die sich meistens unfallfrei herausangeln ließen, schon weil sie so leicht waren. Und als ich unserem Frankfurter Designer-Nachbarn Ende der 1990er Jahre von den Tassen erzählte, erhielten sie nachträglich ein Adelsprädikat für Formgebung. So ganz und gar objektiv war das allerdings schon deshalb nicht, weil sich auch in seiner Familie Plastiktassen aus ähnlichen sozialen Nutzungskonstruktionen hoher Beliebtheit erfreut hatten. So viel zur Vernunft im Alltagsgebrauch von Massenware der spätindustriellen Konsumgesellschaft.



Abbildung 194
In himmelbau, auch schön.²¹⁸

Quelle-Filiale

Die Bestellkatalog- und Versandhausfirma Quelle, die sehr späte und im Hinblick auf das Sortiment sehr deutsche Antwort auf Sears & Roebuck in den USA, unterhielt in Osnabrücks Haupteinkaufsstraße eine Filiale, in der man einen Teil des Angebots an Elektro- und Haushaltsgeräten, Bekleidung sowie hardware für Garten und Freizeit ansehen und direkt kaufen konnte. Meine Eltern hielten daran fest, dass alles, was man bei Quelle bekam, günstiger sei als anderswo, und kauften daher bevorzugt dort. Ihr Verhältnis zu Aldi war ähnlich: nur was es dort nicht gab, kam nicht von Aldi. Es war die Grundeinstellung, mit der auch die DDR-Verwandtschaft in ihre Konsum-Läden ging. Entscheidend war die preiswerte Bedarfsdeckung innerhalb eines eingeschränkten und überschaubaren Angebots. Luxus bedeutete, sich das ohne Bedenken leisten zu können, was einem über die Notwendigkeit hinaus angeboten wurde oder gefiel. Die aktive Nachfrage bestimmter Waren in einer speziellen Ausführung beschränkte sich

²¹⁸ Quelle: <http://www.wirtschaftswundermuseum.de/plastik-50er-jahre-1.html> [31.10.2011].

generell auf Medikamente, herausgehobene Dinge wie Schmuckstücke zu seltenen Anlässen und manche Kulturgüter wie Klassikerausgaben, die es nicht vom Aufbau-Verlag gab. Der Konsumhabitus des preußischen Sozialismus war mächtig in meinen Eltern. Als Kind ging ich gern in den etwas provisorischen, lagerartigen Verkaufsraum von Quelle, der nicht zu den schicken Geschäften und Kaufhäusern der Großen Straße passte. Es war unterhaltsam, die langen Reihen von Elektroherden und Waschmaschinen abzuschreiten: durchweg weiße Ware mit einem bewusst reduktionistischen Design, wenigen Bedienelementen und auffällig wenig Werbung: die Produkte sollten für sich selbst sprechen. Links neben dem Eingang flimmerten unzählige Farb- und auch noch Schwarz-Weiß-Fernseher vor sich hin. Das Gezeigte ergab hübsche Bewegungschoreographien, die wellenartig über die Mattscheiben liefen, unterbrochen von gegenläufigen Mustern aus den beiden anderen Fernsehprogrammen. Einige Male sah ich dort Nachrichtenbilder vom alten Bonner Bundestag mit seinen kantigen Holzmöbeln und den Metallaufläufen, die wie Patronenhülsen aussahen. Die medial vervielfältigte Regierungsbank wirkte wie eine unheimliche Trutzburg, in deren Mitte ein gestrenger Bundeskanzler Schmidt



Abbildung 195
Foto-Quelle-Katalog Frühjahr/Sommer 1974.²¹⁹



Abbildung 196
Das eigenartig strenge, geradezu staatsoffiziell wirkende Quelle-Logo.²²⁰

Handkantenschläge in die Luft machte. Ein paar Regale weiter liefen, sehr leise gestellt, Radios vor sich hin, einen eigenartigen akustischen Schwindel erzeugend. Die hochauferüstete Lampenabteilung strahlte einem schon von weitem entgegen. Sie hob sich von dem grünlich-kühlen Röhreneonlicht von der Decke ab und war tatsächlich auch spürbar wärmer als der übrige Raum. Auf der rechten Seite neben dem Eingang lag die Foto-Abteilung. An einer langen Theke, die nur dort besetzt war, wo Fotoapparate und -zubehör verkauft wurden, beschriftete mein Vater dort ausgelegte Papiertüten mit seinen Wünschen für die Bildgröße und -qualität sowie die Zahl der Abzüge. Dann kam die Filmrolle dazu, und die Tüte wurde in einen postkastenartigen Schlitz geworfen. Anfangs händigte noch eine Verkäuferin die fertigen Fotos in Papiereinlegemappen aus, irgendwann wurden diese Personalkosten eingespart und

²¹⁹ Quelle: <http://www.kameramuseum.de/archiv-foto-quelle/fotokataloge/liste.html> [10.11.2011].

²²⁰ Quelle: ebd.

die Kunden bedienten sich selbst aus einem für jeden zugänglichen Regal. Ein grotesker Fehlkauf blieb mir in Erinnerung. Im Zuge der Fitnessbewegung der 70er Jahre entschlossen sich meine Eltern zur Anschaffung zweier neuer Fahrräder. Der Fachverkäufer war eine Lorient-Echtzeiterscheinung – „Wenn Sie einmal hier herumtreten wollen“ – und bewirkte schließlich den Kauf zweier Aluminiumräder mit Plastikstreben anstelle von Speichen, „modern *und* komfortabel“. Benutzt wurden die neuen Räder nur wenige Male, die Laufeigenschaften erwiesen sich als unvorteilhaft, und für die Mitnahme nach Langeoog waren sie zwar nicht zu schwer, aber zu groß. Außerdem missfiel meinem Vater die ganze Richtung: „wie ein Moped!“ Also sanierte er die Altbestände. An weitere Fehlkäufe kann ich mich nicht entsinnen.

Räuchermännchen

Dass ausgerechnet in der DDR mit den Räuchermännchen aus dem Erzgebirge symbolische Überhöhungen einer kleinhandwerklich-kleinbürgerlichen, privaten Behaglichkeitskultur zu haben waren, passt möglicherweise besser zu ihrem deutschen Charakter als man auf den ersten Blick denkt. Vieles hat sich in ihrem vierzigjährigen Bestehen verändert: gesellschaftliche Schichtungen, Aufstiegsmuster, Mobilitäten – die Räuchermännchen dampften vor 1949 und nach 1989. Unser Exemplar, in den späten 50er Jahren aus Ost-Berlin mitgebracht, war ein dreidimensionales Biedermeiermotiv: ein sitzender Bürger im Hausrock, mit Hauskappe, Pantinen und Lesebrille, in der einen Hand die Gazette, in der anderen die lange Pfeife. In seinen ausgehöhlten Ohrensessel schob man von hinten auf einer kleinen Metallpfanne den glühenden Räucherkegel hinein, damit der Rauch aus dem geöffneten Mund des Philisters strömen konnte. In der Adventszeit trat er in Aktion, wenn aus den Kisten im Keller auch die sonstige vorweihnachtliche Dekoration nach und nach ihren Weg in die Wohnung fand, darunter die diversen geflügelten Karusselle mit Engeln und Weihnachtsbaumkerzenantrieb. Auch das Brennwerk für das Räuchermännchen kam noch aus der DDR. Es war in kleinen Papiertüten verpackt und in jeder Einzelheit ein Produkt der realsozialistischen Konsumgesellschaft eigener Prägung. Die Tütchen hatten einen dreifarbigem Aufdruck im sachlichen Werbestil der 30er Jahre, meist stilisierte Tannenzweige, und, wie jede Verpackung in der DDR, viel präzisen Text: genaue Angabe der Produktbezeichnung und Verwendungsweise, der Stückzahl, des Preises, des VEB-Herstellers mit Ort und Anschrift. Es waren die Kategorien der Produktendkontrolle, die in Listen eingetragen, der Betriebsleitung vorgelegt und den Behörden als Planerfüllungs- und Feststellungsgrundlage durchgegeben wurden. Darin artikulierte sich eine reine, konsumentenfreie Produktionsrationalität, die im DDR-Alltag immer wieder auftauchte, bis in die Meldungen des Neuen Deutschland zur regelmäßigen Planübererfüllung. Dieser Zugang zu den Produkten

prägte auch die Werbung und bedingte ihre charakteristische Sprödigkeit, so auf den Blechtafeln an DDR-Autobahnbrücken ‚Verwendet Regenerierte Zündkerzen‘. Die Begrenztheit der Mengen und Ressourcen war zwar allgegenwärtig, aber daraus abzuleiten, die DDR sei keine moderne Konsumgesellschaft gewesen, ginge am Verständnis für deren Eigenarten vorbei. Beim DDR-Konsumenten waren ganz andere Kompetenzen gefragt und wurde ein von der westlichen Konsumhaltung grundverschiedenes Mindset gefördert. Zentral stand dabei die Wertschätzung und Erhaltung des Einzelnen, die erworbene Fähigkeit zur Pflege des einmal Vorhandenen. Die DDR zeigte, dass es Konsum im Sinne von Produktvielfalt auf einem Niveau geben kann, zu dem vieles nicht, aber Räuchermännchen und regenerierte Zündkerzen gehören konnten. Die Vorzeigereichweite dieser das soziale Leben der Dinge betonenden Konsumvariante lag auf zwei Ebenen: der Fähigkeit zur Konstruktion eines narrativen Überbaus zum Einzelobjekt und seiner unbegrenzten kreativen Um- und Weiternutzung. Demgegenüber war und ist die westliche, auf Verbrauch und Austausch gerichtete Konsumgesellschaft passiv und ideenarm.



Abbildung 197

Mein Original ist nicht mehr so schön bunt wie diese Neuproduktion.²²¹

²²¹ Quelle: http://www.holz-kunst-goertz.de/epages/61152982.sf/de_AT/?ObjectPath=/Shops/61152982/Products/26015 [30.10.2011].

Dass sich viele vormalige DDR-Bürger schon in den 90er Jahren typische DDR-Produkte zurückwünschten, mag auch mit der frustrierenden Erfahrung zu tun haben, wie wenig der nicht-narrativ und nicht-interaktiv codierte, eindimensionale Konsum gerade denjenigen befriedigt, der noch andere Konsumkompetenzen kennt. Die soziale Funktion der besseren, größeren und teureren Artefakte war, so gesehen, kleiner, so sehr sich die Begehrlichkeit gerade zu DDR-Zeiten auf sie gerichtet hatte. In diesem Sinn war die DDR eine defizitäre, aber nachhaltige Konsumgesellschaft, und die Räuchermännchen sind ein gutes Leitartefakt dafür.



Abbildung 198
Rudi, Rolf-Ulrich, Gerda, Heinz-Rudolf Kunze, 2. Advent 1969:
im Vordergrund das beflügelte Adventskarussell von KWO.²²²

Reiseirr

Manchen Menschen macht allein der näherrückende Termin einer bevorstehenden Reise Freude. Zu diesen habe ich noch nie gehört. Dem steht einmal mein ausgeprägter Sofortismus entgegen, der jedes Warten doppelt schwer macht, dann meine hochentwickelte Fähigkeit zur Panik. Schon in Kindertagen war ich lange vor der Abreise in den Sommerurlaub auf Langeoog, der zu den unerschütterlichen Lebensgrundgewisheiten gehörte, ein Opfer von innerer Unruhe und Schlaflosigkeit. Wie unendlich viel konnte noch schiefgehen, sich als unüberwindbares Hindernis zwischen die hochgesteckte eigene Erwartung und die Realität stellen. Zwar war das noch nie eingetreten, aber bestätigte nicht gerade das die hohe Wahrscheinlichkeit eines unmittelbar bevorstehenden Zuschlagens der Kontingenz? Am Tag der Abfahrt, wenn alle Sachen bereits griffbereit standen, verfiel ich regelmäßig in eine zugleich aufgedrehte und lähmende Verzagtheit, die mich schier auseinanderriß, allen Mitmenschen auf die Laune drückte und sich erst wirklich gab, wenn die Langeoog III in Benersiel vom Kai ablegte. Allerdings verdüsterte ich mich dann schon wieder im Blick auf die unabwendbare Rückfahrt. Deshalb konnte ich später über manche Seiten von Woody Allan auch nie richtig lachen. Abgelegt habe ich dieses Reiseirresein nie. Bis heute leide ich darunter, auf Tagungen zu fahren. Nicht deshalb, weil ich dort einen Vortrag vor unbekanntem Publikum halten soll, das ist immer der angenehme,

²²² Quelle: privat.

jedenfalls von mir weitgehend beherrschbare Teil. Die Fahrt ist es, die an meinen Nerven zerrt. Jede Facette der logistischen Vorbereitung erinnert daran, dass der Reisende immer ein Ausgelieferter ist. Nichts und niemandem ist zu trauen: der Bahn ebensowenig wie dem Auto, obwohl ich im Zweifelsfall immer noch lieber allein im Stau stehe als im Großraumwagen stundenlang die Handygespräche von anderen im Ohr und auf der Seele zu haben. Außerdem bin ich im Auto der Fahrer und kann ungestörter der Autonomieillusion anhängen, weswegen ich auch das Steckenbleiben im Stau nicht so sehr als anonyme Blindwütigkeit des Schicksals empfinde wie den Komplettausfall von Stellwerkselektronik, die meinen ICE lahmlegt. In mein Auto steige ich vor der Haustür. Um zum Hauptbahnhof zu kommen, muss ich mich auf die Straßenbahn verlassen. Auf dem Bahnsteig sehe ich alle zwei Minuten nach meinen selbstausgedruckten Reisepapieren, die nicht einmal die Form anständiger Fahrscheine haben, sondern mit jedem Din-A-4-Blatt verwechselt werden können und somit nicht in ein Portemonnaie passen. Auch der virtuellen Medientechnik traue ich nicht. Demnächst wird es sicher Spielzeuge geben – wahrscheinlich gibt es sie schon längst –, die einen angeblich sicher selbst dann auf den gebuchten Platz im Zug leiten, wenn die Wagenfolge wieder einmal anders ist als auf dem Fahrplan ausgewiesen. Im Zweifel haben sie gerade keinen GPS-Empfang, wenn der Zug einläuft oder produzieren trotz anleitungskonformen rechtzeitigen Aufladens vorab irgendein Batterieproblem. Ähnlich ist es mit den Navigationssystemen für das Auto. Um die damit verbundenen Ärgerlichkeiten zu vermeiden, müsste ich mich nebenberuflich mit der überflüssigen



Abbildung 199

Preiser-H0-Figuren auf dem Bahnsteig. Wer von ihnen wohl an Reiseirresein leidet?²²³

²²³ Quelle: <http://www.figuren.de/showpage.php?Katalogdownload&SiteID=83> [4.12.2011].

Funktionsvielfalt des Geräts beschäftigen, was mein Leiden am bevorstehenden Unterwegssein nicht verkürzt, sondern verlängert. Die totale Entprofessionalisierung der Reisevorbereitung durch Outsourcing auf den Endverbraucher mag für die Elektronikbranche fein sein, ansonsten ist sie ein Elend. Und hinzu kommt noch die virtuelle Verhöhnung: Sie haben Ihr Ziel erreicht, flötet mein Wegfinder, dessen Frauenstimme ich Uschi genannt habe, weil mir kein grässlicher Name einfällt. Weit gefehlt, weit gefehlt. Ankunft ist immer nur die Situation vor der genau so entsetzlichen Rückfahrt.

Rentner im Schaum

Ein freundlicher Herbstnachmittag in einer gepflegten südwestdeutschen Vorstadtsiedlung aus den 70er Jahren: mild liegt die tiefstehende Nachmittagssonne auf der Betonfläche eines Platzes vor dem Stadtteilzentrum in Ufo-Bruchlandungsoptik. Dort gibt es eine Stadtteilbibliothek, das Begegnungszentrum des dritten Lebensalters und einen mittelgroßen Veranstaltungsraum von Schulaulagröße, der für hochrangige kulturelle Veranstaltungen wie CDU-Kreisdelegiertenversammlungen, Beamer-Vorträge über das ‚Abenteuer Norwegen‘ und mundartmusikalische Darbietungen zur Verfügung steht. Obwohl der Kalender den 1. November zeigt, sind 16 Grad. Wie es sich gehört, steht in der Mitte des Platzes ein Springbrunnen, dessen Formensprache dem Sozialkomplex korrespondiert: ein Ufo-Trümmerteil vom Leitwerk, aus dem Wasser in den Betonkrater sprudelt. Jemand hat eine ganze Flasche mit Pflegeshampoo ins Wasser gekippt, so dass der Geruch von verdünnter Haarpflege über allem liegt. Das Schaumaufkommen ist gewaltig und erzeugt arktische Landschaften, die über den Brunnenrand wabern. Zwei Kinder auf Holzlaufträgern entwischen ihren jeweiligen Eltern und pusten in die Schaumgebirge, bis sie rote Köpfe haben. Die Eltern bleiben dezent im Hintergrund, da noch keine Exzeskontrolle nötig zu sein scheint. Auf mehreren Bänken sitzen Alte und saßen wohl schon dort in der Sonne, bevor jemand den Brunnen zum Schäumen gebracht hat. Die Kinder beginnen jetzt mit Rutschtests auf dem Schaumteppich, nun greift die sorgende Elternmacht ein. Es gibt etwas Gequengel, dann hört man nur noch das schaumgedämpfte Platschen des Wassers. Aus der Richtung des nahegelegenen Alten- und Pflegeheims kommt eine ganze Gruppe von Mobilitätseingeschränkten, den in der Straßenbahn die Plätze überlassen werden sollen: an Krücken, Rollatoren, in selbstfahrenden Rollstühlen oder geschoben von noch Lauffähigen. Langsam bewegt sich der Zug durch die parkähnliche Anlage im Schatten des zwanzigstöckigen Wohnturms, in dessen Erdgeschoss eine Eisdielen, ein Frisör, ein Laden für Billigtextilien sich empfehlen und auch noch andere Dienstleister Platz fänden, da mehrere Geschäftsräume leerstehen. Jetzt erreichen die ersten Rollstühle den Bereich des sich verteilenden Schaums. Die elektromo-

bilen Selbstfahrer machen das, was eben die Kinder gemacht haben, nur technisch besser ausgestattet: sie fahren mit hohem Vergnügen durchs Weiße, dass die Flocken bis über die Köpfe fliegen und holen alles aus den hoch singenden Emotoren ihrer Gefährte. Mit Stöcken wird lustvoll im Brunnen gerührt und versucht, den Nachbarn in den Genuss von möglichst viel Aufgewirbeltem zu bringen. Freundliches Hallo liegt in der Luft. Es ist weniger die demographische Realität, die hier zum Ausdruck kommt – die kann man u. a. auch daran schön erkennen, dass es in unserer Stadt die ersten Spielplätze für Alte mit speziellen Mobilisierungsgeräten dort gibt, wo man früher den Kinderspielplatz erwartet hätte – es ist die freundliche Abwesenheit von jedweder Form des Ordnungsfaschismus meiner Kindheit: keine zornesroten, brüllenden Hilfspolizisten, die jede spontane Regung im öffentlichen Raum für KZ-würdig halten, Kinder nur in kasernierter Form und im Gleichschritt ertragen und im Zweifelsfall gegenüber den versagenden Eltern einen von zwei Sätzen produzieren „Wenns Sie hier nich’ passt, denn gehnse doch nach driben!“ oder „Ribe ab!“ Diese Generation deckt heute schon der kühle Rasen, während deren Kinder als die mobilitätseingeschränkten Rentner von heute fröhlich im Schaum spielen. Wer da wohl die Rolle des Ordnungshüters übernimmt? Vielleicht die Rentner mit Migrationshintergrund.



Abbildung 200

Der besagte Brunnen steht in Karlsruhe-Neureut, hier ohne Schaum und drittes Lebensalter.²²⁴

²²⁴ Quelle: http://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Karlsruhe_NeureuterPlatz.jpg [1.11.2011].

Rücklicht unseres VW 1200 Standard

Als mein Vater 1960 seine erste Lehrerstelle an einer zweiklassigen Zwergschule in Alte-Piccardie, Kreis Grafschaft Bentheim, antrat, in Laufweite der niederländischen Grenze und zwölf Kilometer von Nordhorn entfernt, schaffte er einen schwarzen VW 1200 Standard, Baujahr 1954, an. Der Wagen hatte vorher einem Studienrat in Nordhorn gehört. 1974 verkauften wir ihn an einen Hamburger Studenten, der mit ihm ein Jahr später eine Hippie-tour zum Nordkap unternahm und uns nach seiner Rückkehr ein Belegfoto dafür schickte, dass es unserem Käfer gutgehe. Als die Familie 1964 nach Osnabrück zog, musste sich der Boxer an eine 45 Grad steile Abfahrt in die auf Kellerniveau liegende Garage gewöhnen. Drei Wochen in den Sommerferien stand er in Bengersiel, dem ostfriesischen Fährhafen für Langeoog, auf einem großen Parkplatz unter freiem Himmel, so dass wir vor der Rückfahrt zunächst das unter den Gummifußmatten mit Volkswagensymbol stehende Wasser abschöpfen mussten. Gestört hat das nicht weiter, wir sprachen immer vom unserem Käfer mit fließend Wasser. Als Kind ging ich immer davon aus, unser Auto sei speziell für mich entworfen worden, da es auf beiden Seiten ein bequemes Trittbrett zum Ein- und Aussteigen sowie die beiden flugzeugförmigen hinteren Seitenfenster gab. Außerdem grinste einen jeder Käfer mit seiner herzförmigen Frontklappe und den glubschenden runden Lampenaugen über dem schmalen Stoßstangenmund an. Irgendwann Ende der 1960er Jahre waren in dem Osnabrücker Autohaus, das sich um unseren Käfer kümmerte, die noch den alten Vorschriften entsprechenden, sehr kleinen Rückleuchten gegen neue ausgetauscht worden. Von dieser Modernisierungsmaßnahme hatten sich die beiden alten Rücklichter mit ihren zum Schwung des jeweiligen Kotflügels passenden schwarzen Fassungen erhalten. Sie wirkten spielzeughaft klein und übten auf mich, seit ich sie auf einem Kellerregal entdeckt hatte, eine große Anziehung aus. Alle möglichen Spiele rankten sich um diese beiden Käfer-Rücklichter, die in meiner Vorstellung für die Formensprache des gesamten Fahrzeugs standen und die Fähigkeit besaßen, ebendiese auch auf Pappkartons oder auch auf mich selbst zu übertragen, wenn ich mich in einen Käfer verwandeln wollte. Außerdem waren sie als Artefakte robust und nahmen es nicht übel, wenn sie einmal herunterfielen. Das versuchte ich allerdings mit dem Stolz des Fastautobesitzers bzw. als Auto zu vermeiden. Ich putzte Glas und Metall sorgfältig, die dies mit Glanzlichtern belohnten, wenn die Sonne auf sie fiel. Dafür benutzte ich ein weiches Stofftuch mit Werbeaufdruck: Ein kleiner Dank sei dieses Tuch/für Ihren freundlichen Besuch. Ihr VW-Großhändler H. Starke & Sohn, Osnabrück. Als Teenager benutzte ich die Rücklichter für ironische Installationen, hängte sie schief zwischen die weinroten Blätter unseres japanischen Pflaumenbaums und erschreckte damit Amseln. Ich stellte sie auf die Stoßstange unseres Passat Baujahr 1974, was so wirkte, als ob dieser die Hörner der Käfer-Stoßstange gewachsen wären. In den vielen Umzügen seither ist eine der beiden Leuchten in irgendeine biographische Spalte gefallen und verlorengegangen. Das rechte Rücklicht ist noch

vorhanden und inzwischen in das Kinderzimmer unseres Sohns gewandert. Und vollkommen berechtigt hat er moniert, dass die Darstellung der Käfer-Rücklichter in den meisten Maßstäben von H0 bis 1 : 18 ungenau oder sogar falsch ist. Bei Maß und Form muss man genau sein. In drei Jahren wird das Käfer-Rücklicht sechzig Jahre alt und seit 54 Jahren Familienmitglied sein; wir werden uns eine spezielle Form der Geburtstagsfeier überlegen.



Abbildung 201

Nicht unser VW 1200, aber die richtigen Rücklichter, wenn auch hier im wohlhabend-schwäbischen Metallicblau eines Esslinger Fahrzeughalters.²²⁵

Schäffer

In einem markanten Modernisierungsbau am Nicolaiort, der ein wenig aussah wie ein H0-Modellbausatz von Faller und das Osnabrücker Traditions-geschenke-Kaufhaus Schäffer beherbergte, hätte ich als Kind einen Blick in einen wichtigen Teil meiner zukünftigen bürgerlichen Biographie werfen können, würde ich denn nach dem Studium als Anwalt in eine wohletablierte Kanzlei meiner Heimatstadt eingetreten sein, eine mittelblonde, gedehntes Nordwestfälisch sprechende Durchschnittsschönheit aus guter, wohlhabender Familie mit nicht mehr neu riechendem Geld geehlicht und einen vorzeigbaren Hausstand am Westerberg gegründet haben.

²²⁵ Quelle: <http://imageshack.us/photo/my-images/442/image41jj9.jpg/> [30.10.2011].

Spätestens dann hätten wir zu Schäffer gehen und uns so wie die adrett-gehobenen Jungeheute, die ich in den späten 70er Jahren dort beobachten konnte, über Details der Geschirrausstattung verständigen müssen. Schäffer war und ist eine Institution. Auf mehreren Etagen wurde einem hier aber auch restlos alles angeboten, was dem gehobenen Konsum zugerechnet werden kann, wenn es um die Vorzeigereichweite und Markenidentität geht. Metalldrahtbrotkörbe von Alessi und vielfach prämierte WMF-Salatbestecke, passend zum bereits vorhandenen table-top-Ensemble, ergonomische und Designkorkenzieher, diskrete Champagnerkühler, auf Wunsch personalisierte Kindertrinkbecher aus Silber mit Mickey-Maus-Gravur als ideale Taufgeschenke, kurz: alles, was einem jungen Haushalt Charakter und Tiefe verleiht. Mindestens so aufschlussreich wie die vor Begehrlichkeit dibbernden, die Hochzeitsgeschenklisten abarbeitenden jungen Leute waren die ältlichen Frauen, die still und in sich gekehrt um die beeindruckenden Präsentationen neuwohlstandsbürgerlicher Esskultur schlichen. Vielleicht war das, was sie dort suchten und nicht fanden, die Authentizität der Buddenbrooks. Aber es war nicht der Konsul Jean, der einem einfiel, wenn man die Glanzlichter auf dem makellosen Besteck und das brillante Funkeln der brandneuen Gläser auf den Mustertischen sah, sondern eher der arme Spaßmacher Hans Schnier aus Heinrich Bölls Roman ‚Ansichten eines Clowns‘, der in seinem Leiden an der Wohlstandshohlheit seiner Lebenswelt in die selbstgewählte Randexistenz des Schaustellers flieht. Am Ende ist er dabei genau so allein wie die einsamen Frauen, die sich auf der Suche nach etwas durch die Besteckabteilung von Schäffer drückten und dabei das eine oder andere Besteckteil scheu in die Hand nahmen, gleichsam um sicherzugehen, ob sich nicht doch irgendeine tröstende Botschaft darin verbirgt. Nobler Plunder als Rettung für alle, die nicht wissen, was sie schenken sollen und nur sicher sind, dass eine keine Kulturgüter der Gutenberggalaxie sein sollten, gehörten seit jeher zum standortsicherenden Sortiment von Schäffer, und die diesbezüglichen Anregungen und Abhilfen gegen den horror vacui, die man hier erhielt, waren überzeugend. Dazu zählten die Klassiker wie Windhunde aus Porzellan, Aschenbecher in allen nur denkbaren Formgebungen, saisonale Gebinde für die Haustür mit Osterhasen, Nikoläusen und Erntedankgetreide in hochwertigem Plastik, Fußmatten aus durablen Naturmaterialien mit herzlichen Willkommensgrüßen in den maßgeblichen Sprachen der Welt: Plattdeutsch, Niederländisch und Japanisch. Als Kind war ich nur darauf aus, in die Spielzeugabteilung im letzten Stockwerk zu kommen, denn hier gab es manches, was in den Massenkaufhäusern rar wurde: richtige, voll möblierte Puppenstuben en gros und en détail im Unterschied zu den industriell normierten Puppenreihenhäusern, die aussahen wie Playmobil für Nostalgiker. Und natürlich eine Ecke mit Modellspielzeug in H0. Die verschwand zuerst aus dem Hauptgeschäft. Anlässlich der Beerdigung meines Vaters 2001 war ich noch einmal dort. Die ernstzunehmenden Spielwaren beschränkten sich auf ein mageres Auswahlortiment von Wiking. Ich kaufte eine schwarze DS Pallas, eine späte Baureihe.



Abbildung 202

Das Kaufhaus Schöffers am Nicolaiort als Behelfsbaracke, 1951. Noch kaum Geld für den neuen Anzug, aber ans Besteck ist gedacht.²²⁶



Abbildung 203

Der Faller-Bausatz, in dem die Hochzeitsgeschenktische meiner nicht realisierten Existenzform stehen.²²⁷

Schellenbergbrücke

Die Schellenbergbrücke überquert den Osnabrücker Güterbahnhof längs der zum Hauptbahnhof führenden Strecke Berlin – Hoek van Holland zwischen den Stadtteilen Fledder und Schinkel Ost. Was man von hieraus sehen konnte, war in meiner Kindheit so großindustriell, dass man meinte, im nördlichen Ruhrgebiet zu sein. Die fernen Türme von Marien- und Johanniskirche im Hintergrund wirkten wie Dekoration über den sich hinziehenden Rangiergruppen mit Ganz- und Mischgüterzügen und den prägenden Großbetrieben beiderseits der Bahn. Mir gefiel schon immer die lange Rampe auf der Fledder-Seite, an der früher das Karmann-Werk lag. Dessen Hauptprodukte wie der Volksporsche 914 und der Schirocco I standen beiderseits der Auffahrt auf Halde und erfreuten das Auge durch die Mischung aus Typeneinheitlichkeit und Buntheit der VW-Leitfarben der 70er Jahre. Noch bevor man unter die Stahlgitterkonstruktion auf der Brücke selbst kam, tauchte auf der Karmann-Seite das große Hauptstellwerk für den Güterbahnhof auf, ein standardisierter Modernisierungskasten mit Backsteinäußeren im Tower-Design, der zum Zeitpunkt seiner Errichtung so klobig hatte ausfallen müssen, um die voluminöse Schaltelektronik unterzubringen. Das Geschehen auf dem Güterbahnhof bot für den interessierten Modellbahner immer etwas, daher fand ich stets, dass mein Vater zu schnell über die Brücke fuhr. Um dorthin von uns aus zu laufen, war sie zu weit weg. Fahrradfahren galt aufgrund des Fehlens von Radwegen als bedenklich und für einen Ausflug nur zum Zweck des Zügeguckens waren meine Eltern schwer zu bewegen. Im Vorbeifahren zu sehen gab es einen Abrollberg, über den eine originalrote V 60 einzelne Güterwagen

²²⁶ Quelle: http://www.os-nachbarn.de/Magazin/Tageszeitung/Artikel/1951/Das_unbekannte_Foto_Als_der_Nicolaiort_noch_ein_Truemmerfeld_war [12.12.2011].

²²⁷ Quelle: <http://www.schaeffers-cafe.de/> [12.12.2011].

drückte, lange Autotransportzüge in der Nähe das Karmangeländes und auf die Zugübernahme wartende E 50 teils in blau-beiger, teils noch in grüner Lackierung. In der Dunkelheit war das gesamte Gebiet in seiner Tiefe mit unzähligen Bundesbahnormlampen auf Gittermasten noch oberhalb des Fahrdratgeflechts weißgelblich ausgeleuchtet und machte von der Brücke aus den Eindruck einer perfekt gestalteten, neiderweckenden Modellbahnanlage. Die in diesem Eisenbahn-Industrietotaltechnotop deplaziert wirkende Hase trennte das Güterbahnhofgelände von der durchgehenden Hauptbahnstrecke, auf der, wenn man Glück hatte, der bunte internationale Fernschnellzug mit Wagen der niederländischen NS, der DB, der Reichsbahn und der polnischen PKP von oder nach Warschau über Hannover und Berlin durchfuhr. Dann folgten hinter langen Pappelreihen bereits die hochbeinigen Hallen von Klöckner, die sich bis zum Hauptbahnhof zogen. Heute ist das Firmengelände an der Hase in ein künstliches Naturotop verwandelt, von Re-Naturierung ist zwar die ökooffiziell die Rede, gleichwohl handelt es sich um innerstädtisches symbolisches Naturdesign. Natur gibt es hier seit der Frühindustrialisierung nicht mehr. Die Fläche zwischen der Schinkel-seitigen Auffahrt und dem Werksgelände füllte ein Gewirr von Schrebergärten, deren dauerprovisorische Hütten-, Lauben- und Verandenarchitektur in winzigen, hochextensiv überbewirtschafteten Parzellen im Schatten von Sheddachkomplexen und Schornsteinen erst recht an das Ruhrgebiet erinnerte. Langgestreckte Sozialwohnungsblocks an der Mindener Straße schlossen sich an, die Fassaden vom Ausfallverkehr und Klöckner-Produktionsatem geschwärzt. Auf der gegenüberliegenden Seite bot ein örtlicher VW-Händler die auf der anderen Seite der Brücke hergestellten Volksmobilitätskonzepte an. Nur einmal, bei einer Rückfahrt vom Schinkelbad, hatte ich Gelegenheit, in aller Ruhe den Brückenblick auszukosten. Wegen Reifglätte hatte es einen Auffahrunfall gegeben und der Verkehr stand einige Zeit. Aber das war vor der De-Industrialisierung, als es noch etwas zu sehen gab. Und das ist ja nicht nur in Osnabrück so. Die Patentante unseres Sohnes wohnt in Düsseldorf auf dem Gelände des einstmals riesigen innerstädtischen Güterbahnhofs Pempelfort, wo der Eisenbahn-Fotograph Carl Bellingrodt in den 30er Jahren seine Reichsbahn motive suchte und fand. 1973 erschien die soziologische Studie ‚The coming of the post-industrial society‘ des amerikanischen Soziologen Daniel Bell.²²⁸ Es ist, wie man in Großbritannien und in Pennsylvania sehen kann, schlimmer gekommen als er angenommen hat. Nicht nur die Industriegesellschaft ist verschwunden, sondern auch der industrielle Mensch mit seinen sozialen Kompetenzen und Tugenden und der Staat der Industriegesellschaft.²²⁹ Wir werden beide vermissen, aber nicht zurückholen.

228 Daniel Bell, *The coming of the post-industrial society. A venture in social forecasting*, New York 1973.

229 Ernst Forstthoff, *Der Staat der Industriegesellschaft. Dargestellt am Beispiel der Bundesrepublik Deutschland*, München 1971.



Abbildung 204

Güterbahnhof, Johannis- und Marienkirche, Hase, Hauptbahn, Klöckner: vor dem ökosymbolischen Ausstieg aus der Industriegesellschaft. Der Spezialstahl kommt heute aus China.²³⁰



Abbildung 205

Nach der Industriegesellschaft: der neue Hasepark. Arbeitsplätze waren gestern.²³¹

²³⁰ Quelle: <http://img.fotocommunity.com/Verkehr-Fahrzeuge/Eisenbahn/Osnabrueck-Schellenbergbruecke-a19654256.jpg> [9.12.2011].

²³¹ Quelle: <http://www.osnabrueck.de/gruenumwelt/63909.asp> [9.12.2011].



Abbildung 206

Der Hockeyplatz im Hasepark. Wir leisten uns den grünen Spielplatz mit der Effizienz von Kindern, die mit fünf Jahren eingeschult werden, 12 Jahre in einer CHE-konformen Einheitsschule turbokapitalismugerecht beschult werden und bis 70 arbeiten müssen. Die Klöckner-Welt der Klassengesellschaft war demokratischer und humaner, weil sie noch einen Unterschied zwischen Arbeit und Freizeit, politischer und sonstiger Partizipation kannte.²³²



Abbildung 207

Der beleuchtete Güterbahnhof von der Schellenbergbrücke aus. In einigen Jahren vielleicht auch innerstädtischer Park oder Wohngebiet. Das Karmann-Gelände kann man gleich dazunehmen. Die Ghias kommen aus Südkorea.²³³

²³² Ebd. [9.12.2011].

²³³ Quelle: http://farm3.static.flickr.com/2032/2468996376_228b1ecff2.jpg [9.12.2011].



Abbildung 208

Die alte Schellenbergbrücke, inzwischen auch abgerissen und durch einen Betonständerbau ersetzt, zweifellos mit Radweg.²³⁴



Abbildung 209

Die alte Schellenbergbrücke kurz vor dem Abriss, von Westen aus gesehen. Auch das Gleisfeld zeigt bereits erhebliche Lücken. Wo nichts mehr produziert wird, braucht man auch keinen Güterbahnhof.²³⁵

234 Quelle: <http://www.3dzoo.uni-osnabrueck.de/StephanSchuteFotografie/wp-content/uploads/2009/02/schellenberg2-05-06.jpg> [9.12.2011].

235 Quelle: <http://www.schellenbergbruecke.info/gallery/img/archive/2009/06/10/1900.jpg> [9.12.2011].

Schinkelbad

Während der Mittelstufe fand mein Schulschwimmunterricht in einem damals noch recht neuen Schwimmbad im Stadtteil Schinkel statt. Ein alter, gewaltig nagelnder MAN-Bus mit einem riesigen elfenbeinfarbenen Lenkrad brachte uns hin. Der Weg durch die Stadt war so lang, dass wir kaum eine Schulstundenlänge im Wasser waren. Der Parkplatz des Hallenbads mit einer bei den gegebenen Osnabrücker Normalwitterungsbedingungen dreivierteljährig überflüssigen Liegewiese entsprach der Verkehrszuwachserwartung der 70er Jahre: selbst bei sommerlichem Hochbetrieb blieb er halbleer. Beschützt von runden Metallstäben und von einem Holzgerüst zum geraden Wuchs angehalten, stand immer ein kleiner Laubbaum zwischen einer Tasche von vier verbundsteingepflasterten Parkbuchten. Die meisten Bäume gingen schnell ein, Stäbe und Gerüst blieben. Vom Parkplatz führte ein mit Vierecken von roten und grauen Verbundsteinen belegter Fußweg den Hügel zum Haupteingang hinauf, an den Seiten bepflanzt mit Sanddornbüschen, in deren Dornen das eine oder andere Mädchen als Ausdruck jugenhafter, aus Scheu vor dem Gegenteil ins Gewalttätige gewendeter Körperlichkeit landen musste. Als das einer resoluten Mitschülerin einmal zu dumm wurde, nahm sie bei einer solchen Gelegenheit den Kopf ihres Bedrohers zwischen beide Hände und küsste ihn so lange frontal auf den Mund, bis er schmolz und sie ihn mit dem Zeigefinger in die Hecke hätte stupsen können. Sie wurde nie wieder bedrängt und sehr bewundert. Der Eingangsbereich empfing den Besucher mit den Leitfarben der 70er Jahre: Braun, Moosgrün und Feuerwehrröt. Es war heiß hier, im Sommer dumpfig, im Winter stickig, und über allem lag abgestandener Chlorgeruch. Die Plastikwände der Umkleidebereiche waren dunkelgrün, die Plastikkleiderhalter knallorange, die Plastikbänke mit künstlicher Holzmaserung sattbraun. Das gelbe deckenfüllende Achteckmuster zur Lärmdämpfung zwischen den Beleuchtungsbändern erfüllte seinen Zweck schlecht: es hallte von überallher, und aus den Kabinen drangen Satz- und Wortfetzen wie in einer Toncollage. Auf dem Weg in die Duschen sah man die ewig giggelnden Mädchen zum ersten Mal im Badeanzug, und dessen idealtypische Farbe war, warum auch immer, meistens dunkelblau. Vielleicht sollte das beruhigend auf die Knaben wirken. Die Massenduschen standen noch nicht im Zeichen der Wellness- und Wohlfühlatmosphäre, sondern waren deckenhoch weiß gefliest, hatten keine Abtrennungen zwischen den aus der Wand kommenden Duschköpfen, allerdings auch keinen Dunstabzug, so dass körperliche Details ohnehin im warmen Sprühnebel untergingen. Einige Mitschüler kamen noch mit Plastikseifenschale und Seife, die meisten schon mit Shampoos. Beliebt war die leicht stechende Geruchsnote Apfel. Das Schinkelbad war ein Normalschwimmbad mit einem Haupt-, Sprungturm- und Kinderbecken sowie einem auffälligen Knick im Dach. Eine freizeitlandschaftliche Möblierung mit echten Grünpflanzen, Plastikruheliegen und schlechter Verkehrsfunkmusik gab es noch nicht. Wer es unbequem, aber warm haben wollte, setzte sich auf die gefliesten Abdeckungen der Heizungen an den Fenstern. Auf

den Gedanken konnte man kommen, denn die Raumtemperatur lag deutlich unter dem in Familienschwimmbädern heute üblichen, und daher lief man eigentlich immer mit Gänsehaut, blauen Lippen und schmerzenden roten Fingerkuppen herum. Da es den Mädchen auch so ging, teilten die Pärchen Körperwärme und die Zurückhaltenderen rubbelten sich etwas verschämt gegenseitig die Hände warm. Die ‚Bild‘ lesenden Bademeister sahen es, kamen aber nie aus ihrem conciergeartigen Amtssitz heraus. Unsere Sportstudienräte mit ihren um den Hals hängenden Trillerpfeifern mochten den zeitfressenden Schwimmunterricht nicht sehr. Die Starschwimmer waren ohnehin im Verein, die breite Masse würde es über ein entenhafte Überwasserhalten mit ungefähr erkennbarem Richtungsvektor nie hinausbringen: „Eleganz des Kartoffelsacks!“ Also ließen sie uns Bahnen schwimmen, übten symbolischerweise und kopfschüttelnd über den Unverstand der Unbegabten Kopfsprung vom Block: „Es wäre empfehlenswert, die Hände beim Reinspringen zusammenzunehmen. Du musst das Wasser nicht umarmen.“ Lustiger, aber seltener war das Wasserballspielen. Eine unscheinbare Referendarin war darin richtig gut, und wer ihren Wurfball auf die nasse Haut bekam, erinnerte sich lange daran. Dann saß man auch schon wieder mit nassen, natürlich nicht gefönten Haaren im Bus und sah durch die beschlagenen Scheiben auf die vorbeiziehenden Straßen im blau-grauen November.



Abbildung 210

Das Schinkelbad heute, vom Kinderbecken aus gesehen: immer noch in brauner Leitfarbe.²³⁶

Schölerberg I

In der norddeutschen Tiefebene ist ein innerstädtischer bewaldeter Höhenzug mit Blick auf eine Innenstadt bemerkenswert und bleibt das auch trotz jahrzehntelanger Gewöhnung. Unsere Wohnung lag nur ein paar Schritte entfernt. Über die Jahre hatten sich feste Spaziergangsroutinen herausgebildet. Ein Weg führte die Ameldungstraße entlang bis zur Einmündung der

²³⁶ Quelle: <http://www.osnabrueck.de/5257.asp?bigpic14524=1> [25.11.2011].

Schopmeyerstraße, einer Anwohnersackgasse mit einem Geschiebe von winzigen Reihenhäusern der frühen 50er Jahre, deren grauer Putz in den 70ern ein schon DDR-artiges Flair hatte. So lange ich denken kann, sah diese Straße so aus wie ihr Namen klang. Die Autobesitzer hatten Mühe, ihre Fahrzeuge unterzubringen, und eigentlich konsequenterweise wurden Ende der 80er Jahre manche der ohnehin schmalen Vorgärten in gepflasterte Stellplätze verwandelt, was dem Ensemble in Verbindung mit dem inzwischen pastellfarbenen Äußeren der Häuser endgültig etwas Trostloses gab. Über einen Fußgängerweg noch mit einem alten Fußgängerschild – ein Mann mit Hut und einem kleinen Mädchen an der Hand – erreichte man die Straße Am Riedenbach und ein anderes soziales Milieu. Der Riedenbach war in meiner Kinderzeit ein kanalisierter kleiner Wasserlauf in einer leichten Senke, an der entlang sich eine bescheidene Parkanlage bis vor den Platz zu Füßen der katholischen Josepshkirche zog, flankiert von Anwohnerstraßen auf beiden Seiten mit etwas schickeren Ein- und Zweifamilienhäusern in der Formensprache des Wirtschaftswunders. Folgte man dem Parkweg bis zur Schölerbergstraße durch gemäßigtes Grün, begann auf der gegenüberliegenden Straßenseite bereits der Aufstieg in den Schölerberg: eine alte Vorortstraße mit Katzenköpfen, hohen Randsteinen und Kastanien an einer Seite, die sich schon bald in drei auseinanderstrebende Waldwege aufteilte. Rechts lag hinter einer kleinen Rasenfläche, die nie genutzt, aber stets ordentlich gemäht wurde, ein Berufsschulzentrum mit gelb gefliester Fassade aus den 50er Jahren, links ein verwunschen wirkendes Sozialaltersheim, das von hohen alten Bäumen überragt wurde. Die Gebäude erinnerten mich



Abbildung 211

Rolf-Ulrich Kunze, 12. November 1972, Parkanlage Am Riedenbach mit Blick auf die Josepsh-Kirche: off-limits, weil katholisch. Der Schölerberg liegt in meiner Blickrichtung.²³⁷



Abbildung 212

Januar 1977, Am Riedenbach. Zum Rodeln kaum geeignet.²³⁸

237 Quelle: privat.

238 Quelle: privat.

immer an Pipi-Langstrumpf-Filme: Holzbaracken, Behelfsbauten aus der Nachkriegszeit, mit kleinen weißen Fensterkreuzen in einer sandfarben-dunkelbraunen Verschalung. Geheizt wurde dort noch mit Kohle, und nicht nur an nebeligen Tagen hielten die Bäume des Schölerberg-Nordhangs den Rauch aus den hohen Schornsteinen mit zusätzlichen Metallverlängerungen, so dass man im Vorbeigehen husten musste. Bewohner sah man kaum, das Haus war wohl nur noch teilweise bewohnt und wurde Ende der 70er Jahre abgerissen. Einige Zeit wucherten die freigelegten Grundmauern zu, dann rückten Bulldozer und große Schaufelbagger an, die eine riesige Baugrube in die Erde trieben. Im Plattenbaustil West der 80er – an den Kanten abgerundete Betonplatten – entstand ein Staffageschoss-Komplex mit braunen Plastikfenstern und Leitfarben zur Kennzeichnung der sich auf einer Tiefgarage bis zu einem penthouse-artigen Aufsatz an den Hang schmiegenden Etagen: moosgrün, orange, feuerwehrrrot, gelb, türkis. Das Ganze wirkte wie ein verrutschtes Set von Gefrierboxen mit viereckigen Löchern für die Balkone. Die nach Quadratmetern kleinen Einzelboxen sollen gar nicht so billig gewesen sein, obwohl der Wald auf der falschen – südlichen – Seite lag und man kaum Ausblick hatte. Schon nach wenigen Jahren zeigte sich, dass den Leitfarben, vor allem aber dem Beton die Nähe zum Wald gar nicht bekam: er vertrierte und vermooste so, dass er andauernd neu gestrichen wurde, meistens in dezenten Gelbtönen, was das Übel bedeutend verschlimmerte. Die Oberfläche erinnerte, als ich zum Studium wegzog, an einigen Stellen an Tarnfarbe und in der von der ansteigenden Straße aus einsehbaren Tiefgarage standen nicht mehr nur obere Mittel- und Oberklasswagen, sondern farblich erblindete Polos und Jettas mit vielen Aufklebern. Insofern behielt die von uns im Vorbeigehen zum Ritual gehörende Frage, wer da wohl wohnt, durchaus ihren Sinn.



Abbildung 213

Die undatierte, leidlich rezente Schoppmeyerstraße mit tauendem Schnee, der auch nichts besser macht.²³⁹

²³⁹ Quelle: Google Earth Panoramio, Suchbegriff: Schoppmeyerstraße Osnabrück [16.11.2011].

Schölerberg II

Eine Besonderheit des Schölerberg-Nordhangs liegt darin, dass auf unterschiedlicher Höhe Waldwege parallel zu den darunter liegenden Straßen verlaufen, so dass man von oben in Gärten und Häuser hineinschauen kann. Dort, wo bis in die 50er Jahre noch der Stadtrand verlief, war die Bebauung sehr unterschiedlich. Schon ziemlich weit von der Innenstadt entfernt ragten die oben holzverkleideten Giebel einiger anglisierender Fachwerk-Villen der 20er Jahre aus dem Wald, merkwürdige Anwesen, die allein schon deshalb etwas von neuenglischen Spukhäusern hatten, weil sie völlig von hohen Bäumen eingewachsen waren und man auch sommertagsüber hinter dem einen oder anderen hohen Fenster Licht sah, aber keine Bewohner. Kreuzdachkonstruktionen ermöglichten geräumige Terrassen, die auf Wintergärten im Erdgeschoss aufgesetzt waren: die nachjugendstiligen Geländer an manchen Stellen durchgerostet und umgebrochen. Aufgrund der Hanglage mit dem Wald im Rücken befanden sich unter den mit großen Rundbogenfenstern verglasten Veranden Garagen, ebenfalls mit runden Holztüren. Es regte die Phantasie an sich vorzustellen, welche 30er-Jahres-Automarken dort einmal zuhause gewesen sein mochten. Die elegant geschwungene Auffahrt strotzte vor Unkraut. Regengüsse hatten tiefe Rinnen in den geschotterten Weg gegraben. Den Hauseingang an einer Seite erreichte man über eine steile Treppe, deren mit Teerpappe gedeckte grazile, an Bahnsteigzugänge erinnernde Holz-Glas-Überbauung an einigen Stellen schon regelrecht weggemodert war, wo über Jahre, vielleicht Jahrzehnte, der Wind die Laubmassen nicht abgeräumt hatte. Die Dachrinnen an den zahlreichen weiten Dachüberständen des Hauptgebäudes hingen teilweise auf halbacht und erzeugten bei Regen eindrucksvolle Wasserfälle. Die Dächer selbst waren in schlimmen Zustand. Waldseitig war das ursprüngliche Ziegelrot der Dachpfannen in ein undefinierbares Schwarz-Grün übergegangen, in den Fensterrahmen mancher Dagauben steckte Pappe. Wie man überhaupt dort wohnen konnte, blieb rätselhaft, aber da es aus den zahlreichen hohen Schornsteinen rauchte, mussten die Häuser belebt sein. In einer Spätsommernacht brannte eines von ihnen ziemlich spektakulär ab, wie in der Lokalzeitung detailliert und mit dem von der nordwestdeutschen Alltagslangeweile erlösenden Interesse für überschaubare Katastrophen nachzulesen war. Die Feuerwehr kam von der schmalen Anliegerstichstraße gar nicht richtig an das Gebäude heran, von dem so viel übrigblieb wie vom House of Usher und beschränkte sich wegen herrschender Trockenheit darauf, einen Waldbrand zu verhindern. In der Schölerbergstraße reihten sich repräsentative Einfamilienhäuser in der Stilrichtung der frühen 50er Jahre, aufgelockert von einem Ausreißer aus den frühen 70ern: sie alle versuchten etwas aus der Besonderheit der Lage zu machen, was unterschiedlich gut gelang, am ehesten noch den schlichten L-Formen mit Walmdach, die sich gut ins Grundstück einfügten und nicht nur eine Überbauung der Garagen waren wie manche Scheußlichkeit aus den 60er Jahren. Das jüngste Gebäude im Stahl-Backstein-Stil der frühen 70er Jahre bot zum ansteigenden Nordgarten hin-

aus die meiste Transparenz: durchweg bodentiefe Fenster mit Lamellen statt der ansonsten unverzichtbaren Gardinen auf allen Stockwerken. Regelmäßig hielten sich Spaziergänger auf dem Waldweg über diese Andersartigkeit auf, einerseits gierig durch die nicht zugehängten Fenster spähend, andererseits Abscheu über diese Art des landfremden Bauens äußernd.



Abbildung 214

Zwar auf der Südseite des Schölerbergs, aber eine ähnliche Bebauung wie auf der Nordseite: ein Teil des Kinderkrankenhauses, interessanterweise von einer Homepage zur Dokumentation der Osnabrücker Luftschutzbunker. In der Mitte zwischen den beiden Gebäuden lag ein Bunkereingang, der bei einem Luftangriff am 21. November 1944 getroffen wurde. Alle dort Schutzsuchenden starben.²⁴⁰

Schölerberg III

Im Eingangsbereich des Osnabrücker Waldzoos, wie er ursprünglich hieß, konnte man gut erkennen, dass es sich hier um eine 1936 im Zuge der nationalsozialistischen Modernisierung eingerichtete Parkanlage mit einigen Tieren und nicht um einen Großstadtzoo mit einer Attraktion nach der anderen handelte. Zwei Zweckbauten mit kleinteiligen Sprossenfenstern, in denen ein Teil des Personals im Dauerschatten der hohen Schölerbergbäume wohnte, waren zu dem viel zu kleinen, wilden Parkplatz hin durch eine Metalltorkonstruktion mit Ein- und Ausgang in der Mitte verbunden. Das Ganze erinnerte stark an das Empfangsgebäude einer Berliner S-Bahnstation, zumal auch noch in schönen, abgerundeten Arial-Buchstaben Waldzoo über dem Portal stand. Da wir Jahreskartenbesitzer waren, ging es an der Kasse für uns schnell. Ungezählte Male fiel dann der Blick auf das erste Gehege, vor dem sich der grünanlagengesäumte Weg teilte und einen kleinen Platz bildete. Es enthielt hinter einer flachen Bruchsteinmauer einen langgezogenen, brackig-braunen Tümpel und ein unregelmäßiges, ewig matschiges Ufer, im hinteren Teil auch einige Waldbäume, aber keinen einzigen Grashalm oder sonstigen Bewuchs. Das war die kahlgefressene und trostlose Welt der Flamingos, der Enten und verschiedener Gänse. Da jeder an diesem Platz im Zoo vorbeikam, stand hier einige Jahre in der Adventszeit der große, elektrisch beleuchtete Weihnachtsbaum. Ich muss drei Jahre alt gewesen sein, also im

²⁴⁰ Quelle: http://www.luftschtzbunker-osnabrueck.de/bu_sites/stkihosp.html [17.11.2011].

Winter 1971/72, als ich meinen Eltern über die Brüstung entwichte, auf das zugefrorene Eis und die Enten zulief. Es passierte nichts, mein Bruder raffte seinen schwarzen Dufflecoat mit Holzknöpfen, setzte mit wehendem Schal hinterher und fing mich ein. Die Etagenwirtschaft am Teich war immer wieder sehenswert: am bodennächsten die Enten, ein biologisches Stockwerk höher die zischenden und gelegentlich auch beißenden Gänse, im Oberhaus die staksigen Flamingos. In Tierfilmen sah ich sie in rosa Wolken fliegen, bei uns im Zoo waren sie recht langweilige Gleichgewichtswunder auf einem knotigen Bein, meistens mit dem Kopf unter den Federn. Sie taten mir leid, denn in ihrer erblassten, fast weißen Federfärbung erkannte ich einen Kommentar auf ihre bedrückte Lebenssituation. Außerdem stellte ich mir vor, dass sie in unserer Klimazone schrecklich frieren mussten, obwohl sie im hohen Winter in den Stall kamen. Dass die Entfärbung eine Folge ihrer Ernährung war, lernte ich erst sehr viel später. Ein paar Schritte weiter den rechten Weg hinauf konnte man an etwas zurückgesetzte und eingewachsene Volieren herantreten. Nicht die knarrenden Krähenartigen mit ihren bösen Blicken, in denen ich immer einen Vorwurf erkannte, zogen mich dorthin, sondern ein zahmer Riesentukan, der in Verzückung geriet, wenn wir ihm – ganz legalerweise und nach Rückfrage beim Pfleger – auf der flachen Hand Rosinen hinhielten. Die bäugte er erfreut, bevor er sie mit der Spitze seines gewaltigen gelben Schnabels durch das grobmaschige Käfignetz unendlich zart einzeln aufnahm, in die Luft warf und dann aufschnappte. Er blieb solange sitzen, bis man selbst ging, hielt den Kopf schief und suchte den Blickkontakt. Aber nie gab er auch nur einen einzigen Ton von sich. Meine Mutter sorgte daher dafür, dass bei jedem Reformhausbesuch daran gedacht wurde, ungeschwefelte Rosinen nachzukaufen. Sie hielt das für artgerechter. Seinetwegen griff ich zum ersten Mal überhaupt selbsttätig nach einem Handbuch. Da Grizmeks Tierleben in der gebundenen Ausgabe vorhanden war, wollte ich ihn dort finden, was auch ohne Kenntnis der Systematik gelang, da die Vögel bändeweise zusammengefasst waren. Jahrelang imponierte mir das Wort der dafür zuständigen Wissenschaft: Ornithologie. Mein



Abbildung 215
Weihnachten 1975, am Weihnachtsbaum vor dem Flamingo-Bekken ohne Flamingos.²⁴¹

²⁴¹ Quelle: privat.



Abbildung 216

Einen so traurigen Blick hatte unser Tukan allerdings nicht.²⁴²

Biologieunterricht in der Schule hat mich deshalb unendlich enttäuscht, weil Zoologie in ihm praktisch nicht vorkam. Nach der zehnten Klasse und bis zur Abiturprüfung bestand das Fach ausschließlich aus Genetik und Biochemie, und unser Biologiestudienrat rümpfte die Nase über Grizmek: da könne man sich ja besser gleich mit Loriot und der Steinlaus beschäftigen. Unter anderem deshalb studierte ich nicht Biologie. Das war ein Fehler.



Abbildung 217

Das war 2006 vom alten Eingang des Zoos übrig: ein Ausgang mitten im Wald, ohne Waldzoo-Überschrift. Eine marode S-Bahn-Station, und immer noch spritzt, wie man sieht, bei Regen der Dreck an die Metalltore. Der Waldweg ganz rechts im Bild ist bei dem im Nordwesten so seltenen Schnee eine der wenigen innerstädtischen Rodelbahnen.²⁴³

242 Bernhard Grizmek, Grizmek's Tierleben. Enzyklopädie des Tierreichs, Bd. 9: Vögel 3, München 1980 (zuerst Zürich 1970), S. 81.

243 Quelle: <http://www.melliauosna.de/2011/10/11/osnabruecker-zoo-teil-2/> [19.11.2011].

Schölerberg IV

Mitten im Tiergarten, auf einer Freifläche hinter der alten Seehundanlage und unter alten Bäumen, stand ein großes Bassin für kleine Kinder-Boote mit Münzeinwurf, die von einem hochsingenden Elektromotor angetrieben wurden. Sie gehörten zum Zoo-Besuch wie der schon von weitem hörbare klagende Gesang der Seehunde. Schon von weitem prüfte ich, ob zu viele andere Kinder in der Nähe des Beckens waren, denn dann machte es keinen Spaß. Wer sich hier benahm wie beim Autoscooter auf dem Rummelplatz und es nur darauf anlegte, andere zu rammen, obwohl oder weil das natürlich, wie rotbeschriftete Tafeln auswiesen, streng verboten war, störte das schöne, langsame Gleiten in langgezogenen Ovalen. Die besten Chancen hatte ich bei leichtem Regenwetter, denn dann hatten die brutalen Sonntagsfahrer meistens keine Lust. Die Anlage wurde genausowenig gepflegt wie die kleine Betonfläche für kleine Münzautos in Form von Käfer-Cariolets neben der Tiergarten-Gaststätte, deren schwache Antriebe schon kleinere Ansammlungen von Blättern auf der Verkehrsfläche nicht überwinden konnten. Oft bahnte sich das Boot seinen Weg durch Laubteppiche, auch dicke Äste schlugen an den Rumpf. Meine Mutter bestand darauf, die Sitzfläche mit ein paar Papiertaschentüchern zumindest vorzureinigen. Die Füße musste ich anziehen, denn unten im Bootskörper stand das Regenwasser. Die Lieblosigkeit der offenbar auf Tiere, nicht auf Mobilitätstechnotope fixierten Zuständigen zeigte sich auch darin, dass die Boote nicht einmal mit einem Seil festgemacht waren. Anstelle dessen lag ein langer Metallstab mit Haken an einer Beckenseite, mit dem mein Vater mir eines der herumtreibenden Boote angelte. Die 50 Pfennig hielten gefühlt lange vor, was die Geduld der wartenden Erwachsenen strapazierte, die mich auch nicht ganz unbeaufsichtigt lassen wollten. Das war auch nötig, denn als ich mit meiner vierten Klasse aus der am Schölerberg gelegenen Grundschule einen Ausflug in den Zoo machte, rutschte ein Mädchen beim Besteigen eines Bootes von dem für Kinder fast brusthohen Rand ab und landete in dem grünlich-modrigen Wasser. Das war zwar nicht tief, nur fanden ihre Füße auf der Modder- und Schleimschicht des Bassinbodens keinen Halt, so dass sie prustend herumplatschte, bis der Klassenlehrer das heulende und gänzlich verschlammte Bündel energisch aus dem Wasser hob. Unter Aufsicht zog ich meine Bahnen. Schon leichter Gegenwind und eine sich kräuselnde Wasseroberfläche reichten aus, um einen vom Kurs abzubringen. Viel Kraft zum Gegensteuern bot der Antrieb nicht. Dabei konnte man das eine oder andere über die Nutzung des Winds von der Seite lernen, also im Grunde über eine Art des Segelns. Da das Becken auch im Winter und bei Frost nicht gesperrt wurde, gehörte es zu den großen Vergnügen, bei leichter Eisbildung zu fahren. Mein Vater hackte gegebenenfalls mit der Stange vom Rand aus eine kleine Fahrrinne frei und dann war ich als Eisbrecher im Einsatz, mehr als hauchdünn durfte die Schicht allerdings nicht sein. Im Sommer brach einmal ein gestutzter, ziemlich gehässiger Kranich aus seinem Freigehege aus und ging auf alle Passanten los, die in der Nähe waren. Ich musste eine Weile auf dem

Wasser treiben, bis mein Vater mich mit der Stange an Land ziehen konnte, nachdem der frustrierte Vogel sich andere Opfer gesucht hatte.



Abbildung 218
Rolf-Ulrich Kunze, Juli 1975, Bootsteich im
Tiergarten.²⁴⁴

Schölerberg V

Am Spaziergehen lässt sich gut das Ausmaß der Veränderung in unserer Lebenswelt seit den 70er Jahren festmachen, denn es steht für großzügigen Zeitverbrauch und für den Unterschied zwischen Alltag und Nicht-Alltag. Mein Vater hätte auch damals gern öfter den Internationalen Frühschoppen mit Werner Höfer gesehen. Da die Sendung aber in die Zeit fiel, in der wir sonntags in den Zoo und danach spazierengingen, verzichtete er. Der gemeinsame Gang in den Schölerberg war heilig. Damit meine Mutter mitgehen konnte – früher hatte die Großmutter zuhause den Braten begossen – aßen wir am Sonntag später und etwas einfacher zu Mittag. Wenn nicht gerade übelstes Wetter dem im Weg stand, liefen wir Wege ab, die wir mit verbundenen Augen hätten gehen können. Um Sensationen ging es dabei nicht, sondern um die gemeinsame Wahrnehmung des Bekannten in der Veränderung des Jahreslaufs und der größeren Einheiten des Zeiterlebens. Vor allem unterhielten wir uns: wer wo wohnte oder nicht mehr wohnte, wie ein Haus in der Nachbarschaft sich über die Jahre verändert hatte, welche Leute man dort kannte und in welcher Beziehung wir zu ihnen standen, in welchem Zustand sich der Wald befand: nach großen Herbststürmen, nach einem besonders nassen Frühjahr. Bekannte waren zu begrüßen, Unbekannte zu taxieren. Der sonderbare kulturwissenschaftliche Begriff des Diskursraumes beschreibt die Funktion dieses Familienrituals recht treffend: es dient der redenden Selbstvergewisserung, ermöglicht den Kindern die Selbstpositionierung in den vielfältigen sozialen Konstruktionen des Nahbereichs und, was ich erst heute im Rückblick würdi-

²⁴⁴ Quelle: privat.

gen kann, zeigt den Erwachsenen, dass und wie die nächste Generation sich ihre Lebenswelt zu eigen macht, Wertungen übernimmt, hinterfragt und durch eigene ersetzt, dabei aber durch den auf diese Weise erlebten Raum und seine soziale Topographie zutiefst geprägt wird. So, wie man die Welt in den ersten zwanzig Lebensjahren zu sehen lernt, wird man sie immer sehen. Gleichaltrige, die das Spaziergehen langweilig fanden, gab es, aber auch viele andere mit eigenen familientypischen Routinen, die einem ähnlichen Zweck dienen. Wo immer ich später auch gewohnt habe, musste ich einige Zeit redend spaziergegangen sein, um ein Gefühl für meinen Platz an diesem Ort zu bekommen. Die Lebensgeschwindigkeit dreißig Jahre nach den Runden durch den Schölerberg lässt das sonntägliche Spaziergehen an sich geradezu als Provokation erscheinen. Die elektronisch-virtuellen Fußfesseln totaler Medialisierung als Oberfläche totalitärer Vulgärökonomisierung aller Lebensbereiche zwingen uns in die Defensive, nicht nur, indem sie uns ständig Zeit stehlen, sondern auch dadurch, dass sie den Rhythmus des Alltags auch dann bestimmen, wenn wir meinen, uns von ihnen vorübergehend befreit zu haben. Die Kette läuft mit: im Gedanken an all die Mails, die man inzwischen erhalten hat, deren Inhalt man schon dreht und wendet, bevor man sie gelesen und auch am Sonntag beantwortet hat. Mein Vater konnte auf seinen Internationalen Frühschoppen im Fernsehen noch bewusst verzichten. Ich verschiebe lediglich den Zeitpunkt, von dem ab auch mein Sonntag wieder am PC endet. Meine Lebenswelt findet als Jahreszeitenwechsel über dem Flachbildschirmrand und in der Erinnerung statt: früher wäre man jetzt in den Zoo gegangen. Anderes kommt hinzu.

Die kennzifferorientierte, unternehmensförmige Pisa-Schule gehört auch in den Komplex der Dauerbeschäftigung des Menschen. Anders als mein Sohn waren meine Wochenenden nicht nur frei von Schule, sondern weitgehend auch von allem, was damit zusammenhing. Zielvereinbarungsgebundene Projekte oder so viele kleinteilige notenrelevante Tests hatte ich nicht zu fürchten – und ich weiß, wie ich sie bei realistischer Einschätzung meiner Neigung zu Sportivismus und Übervorbereitung – gefürchtet hätte. Anders als vor dreißig Jahren gibt nur noch Alltag, wir haben uns den Sonntag stehlen lassen. Er kommt auch nicht dadurch zurück, dass man unter der Woche spontan vom PC aufspringt und in den Wald läuft oder den eigenen Sohn von seinen Arbeiten wegnötigt oder besticht. Unsere Regelmäßigkeit, Berechenbarkeit und Gewissheit kennt nur noch Arbeitstage und Arbeitsalltag: ein später Sieg für die Anschauung von Marx,



Abbildung 219
Schölerberg, Juni 1979. Zwar unscharf, aber das macht nichts, denn jeder von uns kann das Bild in narrative Kontexte stellen.²⁴⁵

²⁴⁵ Quelle: privat.

dessen wirklicher Bruch mit der christlichen Überlieferung darin bestand, dass er das Menschsein exklusiv an die Arbeit binden wollte.

Schölerberg VI

Anfang der 70er Jahre erlebte der Osnabrücker Waldzoo einen Aufschwung: vieles wurde modernisiert und im Zuge dessen ging der Charakter des alten Tierparks langsam endgültig verloren. War das alte Seehundgehege noch eine Art umfunktioniertes Schwimmbecken unter einer künstlich aufgeschichteten Bruchsteinwand mit einem steinernen Sprungbrett zur Unterhaltung von Tier und Mensch, die nur durch eine schmale Metallbrüstung auf dem Beckenrand voneinander getrennt waren, entstand nun am südlichen Rand des Geländes eine neue große Anlage, die von weitem an die Sperrwerke mancher Abschnitte der deutsch-deutschen Grenze erinnerte. Ein tiefer Betongraben, zusätzlich bewehrt durch einen massiven Stahlzaun, distanzierte die Besucher nun von ihrem Betrachtungsgegenstand. Seelöwen und später im Bereich daneben auch Bären hatten sich an ein Habitat aus freundlich gestaltetem grauem Beton zu gewöhnen, das eine artgemäße Entsprechung zu der Anmutung westdeutscher Schlafstädte darstellte. Zwei Tierhäuser, eines dem afrikanischen, das andere dem südamerikanischen und asiatischen Lebensraum gewidmet, obwohl das nicht mit letzter Schärfe durchgehalten wurde, boten manches zu sehen, was es vorher nicht gegeben hatte und schufen die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine neue Dimension der hands-on-Tierpädagogik in einem eigenen hösäalartigen Raum. Äußerlich erinnerten die beiden sich einen Schölerberghügel hinaufziehenden Gebäude an den aus derselben Zeit stammenden Erweiterungsbau meines Gymnasiums: viel sichtbarer Beton, signalfarbene Türen, mit braunem Metall verkleidete Vordächer. Der Stil kam aus dem Industriedesign. Die Käfige für die Schimpansen und anderen Affen lagen exakt da, wo bei der mehrstöckigen Immobilie die Balkone zu erwarten gewesen wären. Da saßen sie nun, die Primaten, und hatten auf ihren kahlen Kletterästen zwischen den Betonwänden wenig Herrenhaftes an sich, wenn sie trübe in den niedersächsischen Nieselregen blinzelten, gelegentlich schreiend durch ihre Behausung tobten, Artgenossen verfolgend und von ihnen verfolgt: eigentlich ganz normale Vorstadtbewohner. Als ein kleiner Schimpanse nachgeboren wurde, gab es eine Art Empfang für Kinder. Mit riesigen Glubschaugen und verfilzt wirkendem Jungfell saß der Neuzugang in einem Kinderwagen und durfte bewundert werden. Leichte Gefühle der Beunruhigung erzeugte, dass aus dem Hintergrund das Randalieren der Affenmutter zu hören war. Ihr Sohn interessierte sich, was mich ärgerte, ausschließlich für blonde und insbesondere bezopfte Mädchen, an denen kein Mangel war. Denen äugte er zu und befühlte mit seiner sich gummiartig anfühlenden Hand vorsichtig das, was er wahrscheinlich für eine besonders at-

traktive Form der Doppelbeschwängung hielt. Ein Matchboxauto, das ich dabei hatte und ihm anbot, verschmähte er. 1978 brannte eines der beiden Häuser aus, wir hörten den Feuerwehreinsatz und konnten am nächsten Tag im Lokalblättchen den Hergang lesen. Das Dach hatte Feuer gefangen und den Brand über die gesamte überbaute Fläche verbreitet. Die Opfer waren zahlreich, nur die meisten Affen hatten in ihre Außengehege fliehen können und lebten nun mit einem Trauma weiter. Ein paar Wochen später konnte man merkwürdigerweise einen Teil der gesicherten Ruine besichtigen: die Terrarien von heruntergebrochenen Dachteilen zerstört, das besonders attraktive Panoramabecken mit Südseefischen geborsten. In den Resten des Bewuchses steckte noch die eine oder andere kleine Fischleiche. Von oben sah man in den wie immer bedeckten Osnabrücker Himmel. Noch lange trieb mich die Frage um, was im Bombenkrieg wohl in den Zoos großer Städte passiert sein mag und dass dabei möglicherweise Löwen und Tiger freigesetzt worden sind. Oder hatte es Luftschutzbunker für Tiere gegeben?



Abbildung 220

Das abgebrannte Affenhaus, 1978.²⁴⁶

Schölerberg VII

Direkt hinter meinem an den Schölerberg gelehnten Gymnasium hatte die Nachkriegszeit noch nicht aufgehört. An der Turnhalle und dem am waldnächsten gelegenen Trakt dieser freundlichen und hellen Schule aus den späten 50er Jahren führte ein eingewachsener Fußweg

²⁴⁶ Quelle: http://www.ndr.de/regional/niedersachsen/emsland/zo0307_p-3.html [21.11.2011].

entlang, der zwei Anwohnerstraßen verband. Auf der Seite zum Wald wechselten sich hohe, ziemlich rohe Backsteinmauern und dichte, zu selten beschnittene Hecken ab. Die Oberschülerpärchen zogen sich in den großen Pausen gern hierhin zurück, weil der Weg für die Lehrkörperautorität schlecht einsehbar war und selten Passanten vorbeikamen. In der Wand aus Mauer und Bewuchs lagen in unregelmäßigen Abständen Eingänge mit blickabschirmenden, rostigen Metalltüren oder Gittertoren, durch die man in ein ganz eigenes Milieu hindurchsehen konnte, das in einem sonderbaren Kontrast zu der Schulwelt gegenüber stand. In heruntergekommenen Schrebergärten, aus denen am Nordhang eines Waldstücks im Hinblick auf den Gartenbauertrag auch kaum jemals etwas herauszuholen gewesen sein dürfte, lag am Waldsaum eine ungeordnete Ansammlung von ausgebauten Baracken, Holzhäusern und Gartenhütten mit Veranda. Es gab einen Idealtyp: An einen gemauerten und unverputzten Hauptraum mit einem Pultdach aus Teerpappe und hohem Schornstein mit Funkenfängeraufsatz lehnten sich Anbauten aus Holz, die Schuppen oder Wohnraum sein mochten, in unterschiedlichen Fertigungs- und an der nächsten Ecke: Verfallsgraden, teils noch im Ausbau befindlich mit provisorischen Plastikverkleidungen zwischen den Holzständern und wiederverwendeten Altbaufenstern, teils im Zustand kurz vor dem Abriss mit herunterbrechenden morschen Bohlen. Die Tatsache, dass hier und da bunte Lichterketten hingen, gab der fast zwingenden Assoziation mancher Studienräte Raum, hier handele es sich um einen üblen Ort des Gunstgewerbes. Das war gieriges Wunschdenken und blanker Unsinn. Alles, was an den wenigen warmen Sommertagen geboten wurden, waren Frauen, die sich in Jeans und fleischfarbenem BH auf ihren Terrassen Wäsche aufhängten. Die Hüttenbewohner waren Randsiedler der Leistungsgesellschaft und des damaligen Sozialstaats, die Paisanos von Osnabrück, nur vielleicht nicht so fröhlich wie John Steinbecks Rollenvorbilder im kalifornischen Monterey der 30er Jahre. Unter ihnen war ein liebenswürdiger Angehöriger unserer großen Garnison der britischen Rheinarmee im Ruhestand mit eindrucksvollen Tattoos, wo das Feinrippunterhemd es nicht verdeckte. Er half mir einmal bei einem Spaziergang aus der Patsche, als der Retriever seines Nachbarn durch das offenstehende Grundstückstor auf mich zugeschossen kam und mich wild anbellte. Er schnappte den gar nicht so kleinen Kläffer am Halsband, hob ihn mit einiger Muskelanspannung ein paar Zentimeter über den Boden und trug das winselnde Etwas beiseite. In meine Richtung sagte er nordenglisch „Dount’scha wurry. Ih’ll gut’m.“ „Thanks, Sir“ „Uhah, yarr know: an’mals. Me’s just nout the kaind four an’mals. Butt that sun’fe bitch’fe doug wounta be doin’ittaigaien.“ Sprachs und verschwand in seinem weitläufigen Grundstück. Er besaß einen himmelblauen Ford Transit aus den 60er Jahren mit Camper-Aufbau, der eine Straße weiter stand. Im Winter war der Fußweg kaum benutzbar, wenn der sauer-torfige Hauch von billigem Braunkohlenbrand heruntergedrückt wurde: ich wunderte mich immer darüber, dass dies erstmaligen West-Besuchern in der DDR so auffiel. Denn das gab es bei uns auch. 2010 machte ich bei einem Besuch in Osnabrück den Fehler, den Fußweg noch einmal gehen zu wollen. Das gesamte Gelän-

de oberhalb der Schule war planiert, von der alten Bebauung und den Gärten keine Spur mehr: offenbar eine Erschließungsmaßnahme im Kontext einer bevorstehenden Bebauung, die allerdings auf sich warten ließ, denn niederes Buschwerk hatte bereits begonnen, die abgeräumte Fläche zu besiedeln. Jetzt müssen die Pärchen in den Schölerberg ausweichen, aber dafür reicht die große Pause nicht.



Abbildung 221

Ein Luftbild vom Schölerberg, nicht mehr aktuell, denn vor meiner Schule links neben dem Sportplatz mit Fußballfeld, schräg rechts oberhalb des Ascheplatzes im Wald, liegen noch die gegliederten alten Schrebergärten.²⁴⁷

Schölerberg VIII

Von dem bunkerartig kaum aus der Erde ragenden Wasserspeicher nahe der höchsten Erhebung des Schölerbergs führte der Fußweg ziemlich steil abfallend am Wildgehege in der Südostecke des Zoos entlang, wenn man nicht um das Reservoir herum- und auf dem Hauptweg in Richtung Riedenbach zurückging. Die Rehe interessierten sich schon lange nicht mehr für die langweiligen Fußgänger, die an der Süd- schneller als an der städtischen Nordseite des Waldparks aus dem Wald und in einen neuen Landschaftstyp gelangten. Der Laubbaumbestand setzte abrupt aus und machte den Weiden eines benachbarten Hofes Platz, auf denen schwarz-weiß Geflechte standen. Der freie Blick fiel auf eine hügelige Szenerie mit Feldern und Wiesen, typisch für den südlichen Landkreis, dessen Anmutung an holsteinische Geestrandlagen erinnert und sich von der norddeutschen Tiefebene im Nordkreis deutlich abhebt. Über die Felder führte eine widerlich knisternde Hochspannungsleitung, die direkt über einem der Feldwege verlief. Das hier nie aussetzende Hintergrundgeräusch kam von der A 30 Hannover-Amsterdam, die in meiner Kinderzeit erst bis Ibbenbüren in Westfalen führte, und von der Kreuzung mit der B 68/51 in Richtung Bielefeld und Münster. Hielt man sich in Sichtweite des Waldes nach

²⁴⁷ Quelle: http://www.osnabrueck.de/Gruen_Luftbild_Zoo_405.jpg [20.11.2011].

rechts, schloss sich ein verwilderndes Schrebergartengelände an, das teilweise schon aufgeben war. Jahr für Jahr ließ sich verfolgen, wie der nahe Wald von den Parzellen Besitz ergriff. Kleine Kiefern wuchsen dort, wo die Reste von eingefriedeten Beeten zu ahnen waren, im hohen Gras knarnten rostige Tore mit Initialen wahrscheinlich vormaliger Besitzer in ihren Rahmen, von den dazugehörigen Hütten standen nur noch die Grundmauern, davor das übriggebliebene Skelett einer Hollywoodschaukel. Von hier aus hatte man einen guten Blick auf den sich auf der anderen Seite der Ausfallstraße anschließenden Stadtteil Nahne, doch vor allem sah man den riesigen Parkplatz und das Flachdach des autobahnnahen Einkaufszentrums, auf dem es immer bunt wimmelte und wo wir auch gelegentlich mit dem Auto einkaufeten. Die Szenerie veränderte sich schrittweise, aber deshalb nicht weniger radikal. Zuerst verschwanden die Überreste der Schrebergärten, dann begannen die mehrjährigen Arbeiten zur Errichtung des neuen Verwaltungszentrums des Landkreises Osnabrück auf einem Ackergrundstück in der Nähe, an deren Ende ein sternförmiger klinkerverblendeter Betonbau im Stil der frühen 80er Jahre mit orangefelben Führungen für die Außenjalousien und froschgrünen Metallfenstern und mit großzügigem, verbundsteingepflastertem Parkraum stand. Einige Jahre danach wurde der Haupteingang des Zoos auf die Südseite des Schölerbergs verlegt, und als verkleinertes Abbild des Kreisentrums entstand ein luftiger Betonriegel mit Backsteinhaut, der an die Stelle des alten Eingangs aus den 30er Jahren trat und ebenfalls mit einem auf Zuwachs geplanten Parkplatz ausgestattet wurde. Den Überbau der Modernisierung bildete dann ein öko-experimentelles Passivhaus mit Grasdach, nach Süden gerichteten Panoramafenstern und ökodidaktischem Anspruch in Verbindung mit einem Naturkundemuseum und Planetarium sowie die Neuanlage des Fußwegs am Südrand des Schölerbergs zwischen neugepflanzten Laubbäumen. Aber auch dieses Natu-



Abbildung 222

Die Karte verdeutlicht es am besten: die geistige Nähe von Autobahn und Naturparkzentrum. Nur die Hochspannungsleitung ist leider nicht verzeichnet.²⁴⁸

²⁴⁸ Quelle: <http://www.osnabrueck.de/unterwelten/21239.htm> [22.11.2011].

ro-Didaktotop mit unvermeidlichem Tümpel und nachgeholfenem Schilfbewuchs konnte nichts am Knistern der Überlandleitung und am Rauschen der A 30 ändern, es verkörperte nur das neue richtige Bewusstsein und verlängerte den alten Spazierweg ein wenig. Der führte nun am Parkplatz des Kreisentrums, des Zoos und eines dadurch zweckfrei gewordenen Parkplatzes vorbei, der dort lag, wo man in den 70er Jahren einmal den Neueingang des Zoos projektiert, aber nicht realisiert hatte. Danach umging einen wieder der Schölerberg, durch die Blätter fiel zaghaft das nordwestdeutsche Sommerlicht, als ob es sich für sein Vorhandensein entschuldigen müsste.

Schölerberg IX

Die Straße Am Waldzoo, die Zufahrt zum alten Eingang, führte von der Stadtseite aus steil in einer Art Schlucht den Nordhang des Schölerbergs hinauf. Schon auf halber Höhe befand man sich oberhalb der Dächer der Voxtruper Straße und hatte einen feinen Blick über die Stadt. Von der bergan linken Seite hingen alte Laubbäume herüber, bei einigen lagen die sich in den Berg krallenden Wurzeln frei. Der eine oder andere wurde bei den Herbststürmen aus der Verankerung gerissen und fiel kraterbildend auf die Straße, die in einem erbarmungswürdigen Zustand war. Ihre Oberfläche bot ein Kunstwerk aus rissigen Bitumenflicken und Schotterstreifen. Der Wald schien etwas gegen die Fahrbahn zu haben und mobilisierte alle seine Materialzermürbungskräfte: Wasserbäche, die nach Gewitterregen Rinnen in den Belag gruben, in denen sich im Winter Wasser sammelte und mit weiterer Sprengwirkung über Nacht gefror; Wurzeln der Bäume, die den ohnehin im Flattersatz gehaltenen Straßenrand benagten und anhoben, so dass er hier und da querüber einriss. Rechts folgte der Straße an buckeliges Schotterfeld, das als Parkplatz für eine benachbarte Schrebergartensiedlung, bei großem Andrang aber auch von auswärtigen Zoobesuchern benutzt wurde. In tiefen Löchern stand lehmiges Wasser, Gräser versuchten als Pioniere vorzudringen, und selbst die eine oder andere zarte Eiche ließ sich sehen, bis ein rechter Vorderreifen sie begrub. Fast schon auf der Kammhöhe zweigte oberhalb der Schrebergärten nach rechts talartig ein asphaltierter Parkplatz in ähnlichem Unterhaltungszustand ab, der so schräg abfiel, dass, wenn man das Auto dort abstellte, der Eindruck des Hinausfallens auf einer Seite unvermeidlich war. Die Ortskundigen fuhren weiter in den Wald hinein und parkten ihn zu, was ein kurioses Bild ergab. Selbst die bescheidenen Ansätze einer Regulierung des ruhenden Verkehrs durch Baumstamm Sperren längs des Weges und später auch durch einzelne Holzpoller zeigten wenig Wirkung: Die Zoobesucher entwickelten – lange bevor dieser Autotyp populär und von allen Marken angeboten wurde – eine bemerkenswerte Phantasie beim Einsatz ihrer Fahrzeuge als Off-Roader, umfuhren die Sperren von der Seite,

überwanden auch auf Kosten der Bodenwanne kleine laubgefüllte und ursprünglich einmal von Jungbäumen bestandene Senken. Oder sie blieben, wenn gar nichts mehr ging, einfach parallel zu den erzieherischen Stämmen auf dem Hauptweg stehen, so dass jedes weitere kommende oder gehende Fahrzeug nur in Zentimeterarbeit vorbeikam, während bürgerliche Spaziergänger ihrem Abscheu über die Rücksichtslosigkeit der Automenschen Ausdruck verliehen. Da wurde schon einmal gegen eine Radkappe getreten, woran sich lautstarke Szenen anschließen konnten, irgendwo zwischen Loriot und einer Handgreiflichkeit. Folgte man der Straße und dem Zoobesucherstrom nicht zum Haupteingang, sondern hielt sich links, kam man nach einem weiteren kurzen Anstieg zu einem Aussichtspunkt, der zwischen den Baumgipfeln einen weiten Blick über den größten Teil der Stadt freigab: Die Enge der Bebauung in den 50er Jahren war, ließ sich von hier oben ebenso gut erkennen wie das quartierweise Wachstum überhaupt. Seit Mitte der 60er Jahre war erstaunlich wenig an Bebauung dazugekommen. Maß und Form der Straßen und Häuser wurde von einer baugeschichtlichen Formensprache beherrscht, die in meiner Kinderzeit schon fünfundzwanzig Jahre alt war. Ging man noch ein paar Schritte



Abbildung 223

Blick an einem wie immer diesigen Sommernachmittag aus dem Schölerberg oberhalb der Straße Am Waldzoo nach Westen auf Luther-, Josephs-, Katharinen- und Johanniskirche.²⁴⁹

²⁴⁹ Quelle: <http://www.strassenkatalog.de/ortsteil/osnabrueck-schoelerberg-49082.html> [22.11.2011].

weiter, kam man zu einer Aussicht direkt nach Norden auf das Industriegebiet Fledder und das Karmann-Werk, die artefaktlogisch zum Autobau gehörenden Lackierereien konnte man an manchen Tagen auch riechen. Die Kirchtürme der Innenstadt waren schnell gezählt, Osnabrück war nicht groß, und auch das einzige richtige Hochhaus am Herrenteichswall wirkte aus der Entfernung in seiner Vereinzelung nur wie eine Betonung des Nicht-Großstädtischen, wie die Ost-Berliner Verwandten nicht müde wurden feststellen zu müssen. Weil man das selber sah, war es immer etwas schwer, kein allzu schiefes Gesicht dazu zu machen. Den gefühlten Satz ‚Geht doch wieder nach drüben‘ wollte man sich ja nicht unbedingt sagen hören.



Abbildung 224
Sonnenstreifen, feuchte Kühle: ein Osnabrücker Frühjahrsstag.²⁵⁰

Schölerberg X

Sport war für die autobiographische Konstruktion meines Vaters zentral. Seine Sportlichkeit hatte ihm den HJ-Dienst erleichtert, war im Krieg und auch noch in seiner elfjährigen Kriegs-

²⁵⁰ Quelle: ebd. [22.11.2011].

gefangenschaft in der Sowjetunion überlebensfördernd gewesen. Danach wurde der Bezug zum Sport nur noch anfallweise aktualisiert und beschränkte sich ansonsten auf passiven Sportkonsum im Fernsehen. Ab und zu riss es ihn aber doch, so auch Mitte der 70er Jahre, als im Schölerberg aus volksgesundheitspädagogischen Gründen nach der Münchner Olympiade ein Trimm-Dich-Pfad angelegt wurde. Kleine blaue Tafeln mit dem untersetzten, die Motivation zu solchen Anstrengungen treffend verkörpernden Trimm-Dich-Männchen sollten den Spaziergängern ein schlechtes Gewissen bereiten. Also zog mein Vater seinen blauen Trainingsanzug an und nahm mich mit. Eigentlich sollten die Stationen in einer Bewegungsart angestrebt werden, die damals noch Dauerlauf hieß, das ließen wir allerdings bleiben, weil wir das übertrieben fanden. Der erste Übungspunkt sah Dehnungs- und Drehbewegungen sowie rumpfbeugen zum Aufwärmen mit armlangen Rundhölzern vor, die auf einem x-beinigen, rohen Gestell beireitlagen. Mein Vater begegnete der Stumpfsinnigkeit des Geforderten mit frisch-frohem Aktionismus und ließ erst vom Holz ab, als sein Kopf veilchenfarben war. Ich musste mitzählen. Eine Waldlichtung weiter verlangte die Anleitung Hampelmänner, die meiner Körperstatur eher entgegenkamen als der meines Vaters, der sich redlich um eine ungefähre Synchronisierung seiner Extremitäten bemühte. Der Schweiß lief ihm in Bächen in den Kragen und die Unterhaltung auf dem weiteren Weg stockte. Die nächste Trainingseinheit gefiel ihm, Ringe und Klimmzüge an einer Metallstange, und er forderte mich auf, mir ordentlich Mühe zu geben, wozu es nicht kam. Mit viel Willensanstrengung wollte er an den Ringen Vorbild sein und wuchtete seinen schweren Körper aus dem Sprung in den Armstand, dann aber krampfte sein rechter Arm, er rutschte weg, ließ die Ringe los und wurde, kaum dass er wieder Boden unter den Füßen hatte, von einem zurückschwingenden Ring an der Nase getroffen. Jetzt lief das Blut wie vorher der Schweiß, glücklicherweise waren wir mit Papiertaschentüchern gut versorgt. Der Heimweg war kläglich, eine Wiederholung fand nicht statt. Der Trimm-Dich-Pfad verlief erstaunlich schnell durch Vandalismus und unter dem verschärften Verwitterungsdruck des Waldes. Im Sportunterricht meines Gymnasiums wurde uns später manchmal mit dann so heißendem Joggen im Schölerberg gedroht, das schlechte Wetter bot jedoch immer Vorwand genug, das zu unterlassen. Der von der Schule mitgenutzte Sportplatz bot organisatorisch einfachere Möglichkeiten zur Umsetzung des Minimums an Konditionstraining, das die Selbstachtung der Studienräte erforderte. Obwohl der Platz schön gelegen war, mochte ich ihn nicht besonders, allerdings nicht aus Unsportlichkeit, sondern aus fliegereitechni-



Abbildung 225

Das Logo der Trimm-Dich-Bewegung aus den 70er Jahren.²⁵¹

ßendem Joggen im Schölerberg gedroht, das schlechte Wetter bot jedoch immer Vorwand genug, das zu unterlassen. Der von der Schule mitgenutzte Sportplatz bot organisatorisch einfachere Möglichkeiten zur Umsetzung des Minimums an Konditionstraining, das die Selbstachtung der Studienräte erforderte. Obwohl der Platz schön gelegen war, mochte ich ihn nicht besonders, allerdings nicht aus Unsportlichkeit, sondern aus fliegereitechni-

²⁵¹ Quelle: <http://www.facebook.com/group.php?gid=383773849185> [22.11.2011].

schen Gründen. In der dritten oder vierten Klasse hatte ich ein Segelflugzeug zum Zusammenstecken aus Styropor mit schöner Spannweite geschenkt bekommen. Ich wollte es an einem hindernisfreien Ort ausprobieren und entschied mich für die oberhalb des Sportplatzes auf einer Art Damm angelegte Weitsprunganlage, damit der Flieger sanft auf dem Rasen des Fußballfeldes darunter landen könnte. Er blieb beim ersten, viel zu hangnah verlaufenden Sinkflug zwischen zwei Betonständern des Metallrohrs hängen, das als Absperrung zwischen dem Fußweg und der Aschenbahn verlief. Beide Tragflächen waren sofort durchgebrochen. Seither hasste ich Sportplätze.



Abbildung 226
Ein rezentes Styropor-Segelflugzeug, meinem ähnlich.²⁵²

Schölerberg XI

Am Ende meiner Schulzeit lief ich öfter allein durch den Schölerberg, gern zu untypischen Zeiten. Jogger gab es erst wenige, Mountainbiker gar nicht, also hatte man an Spätnachmittagen unter der Woche, zur Hauptsendezeit der prime time-Fernsehunterhaltung und während der sonnabendlichen Sportschau dort vollkommene Ruhe. Im Gehen ließ sich der Wust der Schulwoche ordnen, hinter dem ein bestimmtes Mädchenprofil auftauchte, das allem Sinn und Farbe gab, auch bei sleet & snow oder im milden Frühsommerregen. Nachdem mein Rektor mir die Abiturnote mitgeteilt hatte, ging ich nicht sofort die paar Schritte über die Straße nachhause, sondern erst in den Schölerberg. Dies und das war einzuordnen. Diejenige, die mir zwei Jahre lang im Schölerberg und überhaupt vor Augen gestanden hatte, würde ich nun nicht mehr regelmäßig, möglicherweise nie mehr sehen. Die Schwärmerei verblasste schnell. Als wir uns Jahre später einmal in der Stadt über den Weg liefen, ich war von auswärts bei meinen Eltern zu Besuch, sie schob einen Kinderwagen vor sich her, hatte ein Kleinkind an der Hand und begrüßte mich auf dieselbe großäugig-fragende Weise wie mit Achtzehn, fand ich das endgültig erschreckend. Meine Eltern waren schon lange immer seltener mitgegangen, die Herzkrankheit machte meinen Vater kurzatmig und unlustig. Ab und zu fuhr ich uns alle mit dem Auto an die Stellen, zu denen wir früher gelaufen waren. Dort machten wir dann ein paar Schritte. Der ebene Weg am Südrand des Schölerbergs stellte keinerlei Anforderungen, früher waren wir dort nicht so oft gewesen, die steilen Anstiege auf unserer Nordseite bei uns in der Nähe machten

²⁵² Quelle: <http://www.uran.at/images/silence.jpg> [22.11.2011].

meinem Vater zu viel Mühe. Bei einem dieser Ausflüge mussten wir im Auto einen Frühherbstschauer abwarten und er fasste, während wir warteten, dass die Septembersonne wieder durch die Wolken bricht, die Merkwürdigkeit in Worte, wie man über die Jahrzehnte einen Ort in den eigenen Lebensvollzug aufnimmt, dies selbstverständlich wird, die Selbstverständlichkeit sich zuerst durch den Anprall von Alltags- und Familienanforderungen, dann erstaunlich schnell durch Alter und Gebrechen zu relativiert und dann aufzulösen beginnt, obwohl es einem immer vorkommt, als sei alles vorgestern zum ersten Mal passiert. Als er 1964 die ersten Spaziergänge von der Ameldungstraße aus mit meiner Mutter und meinem Bruder machte, war die gesamte Szenerie um den Schölerberg schon fertig. Das war das Eigenartige an diesem Teil der Stadt und an Osnabrück überhaupt, dass es so wenige sichtbare Veränderungen gab. Der Modernisierungsgang war zeitlupenhaft und auf Einzelobjekte bezogen, Ort und Leute ruhten auf eine Weise in sich, die schon etwas Provokatives hatte und der in meiner Vorstellung die temperamentfreie, mahlend-gedehnte nordwestfälisch-emsländische Sprechweise ebenso wie das von mir angehimmelte Mädchenprofil entsprach. An der Stelle, an der wir jetzt in den



Abbildung 227

Der Blick vom südlichen Schölerbergstrand auf den Harderberg. Die Hochspannungslleitung ist immer noch da, Mountainbikes kommen und gehen.²⁵³

²⁵³ Quelle: <http://www.strassenkatalog.de/str/am-osteresch-49082-osnabrueck-nahne.html> [22.11.2011].

nachlassenden Regen sahen, an der Kreuzung Am Osteresch/Langenkamp, hätte 1964 unser schwarzer Käfer stehen können, nur die Leitplanken am Feldwegrand waren nicht mehr weiß gestrichen und das Vorfahrt-achten-Schild entsprach der StVO von nach 1968, obwohl das alte blau-rote Schild, wie Familienfotos belegten, noch lange bis in die 70er Jahre dort gestanden hatte. In dem Song ‚So long Dad‘ von Randy Newman wird ein solcher Stillstand gut beschrieben, den der heimkehrende Sohn beobachtet: „Home again and the streets are not much cleaner/And the quaint old south side scenery/is quaint no more, just older than before/Go up the stairs and down the hallway to my daddy’s door.“ Für mich und offenbar auch für andere war schon vor meinem Jahr in Texas klar, dass ich nicht in Osnabrück bleiben würde. Und so verlief auch die Begegnung mit dem gewesenen Wunschbild: „Rolf-Ulrich? Was machst *Du* denn hier?“ „Wegbleiben.“

Schölerberg XII

1961 war mein neusprachliches Käthe-Kollwitz-Gymnasium am Schölerberg als zweites Mädchengymnasium in Osnabrück gegründet worden. Der architektonische Vorsatz, im oft düsteren Nordwesten so viel Licht wie nur möglich einzufangen, war vollkommen geglückt. Im Vergleich zu meiner eigenen Schule habe ich die meisten anderen, die ich später bei Vorträgen kennenlernte, als dunkle Kästen empfunden. Überhaupt brachte für mich und andere Kinder aus den bildungsnahen Familien 1982 die Klasse 7 eine Erlösung von der kleinen Zwangs-Gesamttregelschule, der niedersächsischen Orientierungsstufe, mit ihren hässlichen, von einem Teil des GEW-chargierten Lehrpersonals geführten symbolischen Klassenkämpfen gegen uns „Systemträgerblagen“, wie der backenbärtige Leiter es einmal ausdrückte. Mein Schulweg von der Ameldungstraße 21 betrug, wenn ich mich nicht beeilte, anderthalb Minuten zum Haupteingang. Das Hauptgebäude mochte ich wegen seines Lichteinfalls über drei Stockwerke ganz besonders. Gleich rechts hinter der Büste von Käthe Kollwitz hing der allmorgendlich umwimmelte Vertretungsplan im Glaskasten. Die speziellen Räume für die Naturwissenschaften, Geographie und Kunst befanden sich alle hier, daher war auch der Zugang durch Studienratsposten besonders strikt reguliert: Tasche abstellen und auf dem nächstgelegenen Pausenhof warten. Von denen gab es mehrere, die sich mit den Klassentrakten den Schölerberg hinaufzogen, so dass man im Gebäude zwischen den Stunden ständig bergauf und bergab lief. An den Charakter der Mädchenschule erinnerte nur noch eine geräumige Lehrküche und der auch noch zu meiner Zeit angebotene Kurs Technologie der Hauswirtschaft, eine überdidaktisierte Mischung aus Cholesterinvermeidungskunde, Basiskochkurs und unterhaltsamem Gendering, an der nur ein lila Turnhosen tragendes nicht-weibliches TDHW-Mitglied teilnahm, das (die?)

dann auch Weihnachtsgebäck für die Allgemeinheit zu verfertigen half. Die metallenen Sonnenblenden an der Südwestfront verführten jede neue Schülergeneration zu Mutproben, die weniger aufgrund der generalpräventiven Strafandrohungen des Lehrkörpers immer gut ausgingen, sondern weil das bedrohliche Knacksen der Lamellen schon nach dem ersten Schritt von allzuviel Charakterentfaltung abhielt. Ein Klassenkamerad, der sich im zweiten Stock einmal todesmutig bis ans Ende vorwagte und einer wenig beliebten Mathe-Lehrerin im Erdgeschoss freundliche Obszönitäten zurief, kippte kurz nach dem Abitur mit seinem Motorrad an einer Kreuzung ungeschickt um: tot. Weil das so unbegreiflich war, redeten auf der Beerdigung alle über seinen Sonnenblendengang. Die Schule war mit etwa 500 Schülerinnen und Schülern nicht groß, das Lehrer-Schüler-Verhältnis daher im Vergleich zu den anderen Anstalten der Stadt statistisch zu gut, so dass schon lange vor meinem Abitur über eine mögliche Schließung gemutmaßt wurde. Dadurch legte sich ein Flair milder k. u. k.-Resignation über alles, besonders verkörpert durch den Schulleiter, einen feinsinnigen, belesenen Lateiner und absolut apolitischen Menschen, der irgendwann in meinem Latein-Oberstufenkurs die ansonsten wohlge-



Abbildung 228

Das Hauptgebäude des 1990 geschlossenen Käthe-Kollwitz-Gymnasiums: rechts unten die Chemie-, darüber die Kunst-, ganz oben die Biologieräume. Im Erdgeschoss links unten die Geographie-Räume, in denen gewählt wurde.²⁵⁴

²⁵⁴ Quelle: [http://de.wikipedia.org/wiki/K%C3%A4the-Kollwitz-Gymnasium_\(Osnabr%C3%BCck\)](http://de.wikipedia.org/wiki/K%C3%A4the-Kollwitz-Gymnasium_(Osnabr%C3%BCck)) [22.11.2011].

wahrte humanistische und oberstudiendirektorale Fassung verlor, De re publica hörbar zuschlug und uns einen Spontanvortrag über seine Erfahrungen mit der Schulpolitik als Interpretation des Begriffs *bonum commune* hielt: wie oft er gegenüber den politischen Entscheidungsträgern und schließlich auch gegenüber der Lokalpresse wiederholt hatte, dass keine andere Osnabrücker Schule so günstig gelegen, gut ausgestattet und im Hinblick auf das Lehrangebot im Verhältnis zum Lehrerbestand so breit war. „Es gibt keine *vita contemplativa*, wenn die *vita activa* von Gaunern beherrscht wird.“ Am Ende blieb eine Hauptschule übrig, die bereits einen Teil des waldnahen Geländes in Anspruch genommen hatte. Später kam eine Abendschule hinzu: besonders schade, weil die Kollegiaten so gar nicht mitbekommen konnten, wie lichtdurchflutet die Gebäude waren. Die Schule war auch das Wahllokal für den Stadtbezirk Schölerberg. Hier hatte mein Vater, solange er konnte, für Willy Brandt und später gegen bessere Einsicht als Lehrer immer noch für dessen Partei und ihre Schulreformen gestimmt. Bei der niedersächsischen Landtagswahl 1990 konnte auch ich zum ersten Mal in unserem Erdkunderaum wählen. Schulfragen waren für den Wahlsieger Gerhard Schröder Gedöns und Lehrer faule Säcke. Der arme Mann. Meine Schulerfahrungen waren andere.



Abbildung 229

Die Aula. Hier schrieb ich meine Abiturklausuren und hier drückte mir unser Rektor bei der Übergabe der Abiturzeugnisse lange traurig die Hand.²⁵⁵

255 Quelle: <http://www.strassenkatalog.de/ortsteil/osnabrueck-schoelerberg-49082.html> [22.11.2011].



Abbildung 230
 April 2010, auf einem der Schulhöfe.²⁵⁶

Segelboot

Trotz unserer regelmäßigen Langeoog- und späteren Terschelling-Urlaube habe ich leider nie einen Zugang zum Segeln gefunden. Vielleicht gibt es da irgendwo einen Widerspruch zu meiner anteilnehmend betrachtenden und deskriptiven Grundgestimmtheit, denn zweifellos muss man, um leidlich erfolgreich segeln zu können, sowohl eine ganze Menge können als auch eine ganze Menge tun. In mir ist Hans Castorps Neigung stark, der, wie man weiß, bevor er die Lebensform des Zauberbergs entdeckte, lieber mit einem schönen Getränk auf dem Deck des hanseatischen Ruderclubhauses sitzend den Rudernden zusah als selbst ins Boot zu steigen. Gern gesehen habe ich die von der Sonne angestrahlten Dreiecke der Segelboote immer, wenn sie mehr oder weniger weit draußen am Strand vorbeizogen und oft habe ich mir vorgestellt, wie man Insel und Strand eigentlich von dort aus sieht. Im kleinen Langeooger Yachthaften konnte ich auch lange auf dem Hafendeich stehen und der Ein- und Ausfahrt zusehen, erst recht im Hafen von West auf Terschelling, in dem, niederländischer maritimer Tradition gemäß, noch wesentlich mehr los ist und auch Segelschiffe größerer Klassen anlegen. Aber selbst

²⁵⁶ Quelle: privat.

Teil einer solchen Mannschafts- oder Ein-Mann-Routine aus balance-, wind- und motortechnischen Allroundmetakompetenz zu sein, schreckte mich dann doch immer wieder ab. Ging man nach der Zahl der Handgriffe, die erforderlich waren, um selbst die kleinste Jolle vom Steg ins halbwegs freie Wasser zu manövrieren, schien mir klar, dass man zum Lesen und Schreiben an Bord keine Zeit haben dürfte. Segler haben mir versichert, dass die unter Körpereinsatz erzeugte Bewegungsform des Segelns selbst eine Form des ‚Lesens‘ von Wind und Wasser darstellt. Da Engländer und Niederländer sich so oft literarisch darüber ausgelassen haben, muss etwas dran sein. In einer Beziehung hatte ich daran sogar teil, wenn auch im verkleinerten Form. Von meinem Bruder war ein typisches Modellsegelboot vorhanden, wie man es bis heute in strandnahen Geschäften auf Langeoog und Terschelling, nach Größe gestaffelt, aber immer zu teuer erwerben kann. Seine Materialität war ansprechend, ich trug den glatten, lackierten Holzrumpf gern im Arm, der Segeltuchstoff roch angenehm. Vor jedem Sommerurlaub wurde das Boot, das unter dem Jahr gut sichtbar auf dem Schrankaufsatz meines Schreibtisches stand, entstaubt, und meine Mutter ließ sich lange nicht ausreden, die Segel mit der Hand zu waschen. Da der Gepäcktransport von Bengersiel nach Langeoog bis in die 80er Jahre noch nicht so Airport-artig organisiert war wie später, musste man ein empfindliches Gut wie das Segelboot mit an Deck der Langeoog I, II oder III nehmen, was dekorativ aussah, aber je nach Witterungslage und Übervölkerung des Fahrgastschiffes ziemlich unpraktisch war. Das nahm ich gern in Kauf, denn die Langeooger Priele am Oststrand waren für kleine Segelboote wie gemacht. Der übliche Nordwestwind war meistens zu stark, aber an den klaren, sonnigen Tagen mit Ostwindlagen konnte es glücken, dass das Boot im Gegenlicht eines Spätnachmittags wunderbare lange Linien in das flache Wasser zog, denen man aus der wachsenden Entfernung nachsehen oder neben den man an der Wasserkante mitlaufen konnte. Das war zwar ein sehr eingeschränktes Segeln, weil sich bei der Fahrt die Segelstellung nicht beeinflussen ließ, aber schön anzusehen. Der später Ingenieur gewordene Sohn einer Ferienbekanntschaft besaß ein riesiges Segelboot mit RC-fernsteuerbarem Vorsegel. Das war einerseits neiderweckend, andererseits auch wieder nicht, denn er fummelte mehr an seiner Fernbedienung herum und tauschte Batterien aus als den Bewegungslinien seines Seglers zuzusehen, die ihn jenseits der Funktionalität des



Abbildung 231
Ein aktuelles Modell, der Art nach ähnlich.²⁵⁷

²⁵⁷ Quelle: http://ecx.images-amazon.com/images/I/31276X1XG1L._SL500_AA300_.jpg [18.2.2012].

Ganzen ohnehin nur mäßig interessierten. Er wurde Solartechnikspezialist und fuhr, weil seine spätere Frau verforen war, nie wieder an die Nordsee. Ob er sein Superboot noch besitzt, weiß ich nicht. Ich habe meines noch.



Abbildung 232

Leichter Nordwest 3 bis 4, Terschelling, Strand von Formerum, 2010.²⁵⁸



Abbildung 233

Der Langeooger Anleger vor dem Umbau ab 1979, im Hintergrund der Sportboothafen.²⁵⁹

²⁵⁸ Quelle: privat.

²⁵⁹ Quelle: Postkarte.

Staubsaugerbiographie

Meine erinnerte Staubsaugerbiographie beginnt in den 70er Jahren mit einem Miele meiner Eltern, der damals schon gut zehn Jahre alt war: ein schmales, grau-weiß-blaues, an einen Flugzeugkörper ohne Flügel erinnerndes Stabgerät mit charakteristischem Heulton und zu kurzem Kabel. Daher wand sich in seinem Ruhezustand immer ein von Gebrauchsspuren stark gezeichnetes, vormals weißes Verlängerungskabel um seinen Hals. Da die Wohnung keine Abstellkammer hatte, stand der Sauger hinter einer nie geöffneten Holzdoppeltür zwischen Wohn- und Schlafzimmer. Ein am Türrahmen der Schlafzimmersseite angebrachter Vorhang aus sandfarbenem Wollstoff verdeckte ihn und andere Dinge, die bei Bedarf zur Hand, aber nicht sichtbar sein sollten, unter anderem eine merkwürdigerweise einmal angeschaffte Bügelmaschine, ebenfalls von Miele. Ebendiese abseitenerzeugende Verbauung stellte einmal mehr unter Beweis, dass meine Eltern die soziale Architektur der Wohnung nicht so zu bürgerlichen Repräsentationszwecken nutzten wie gedacht: ihr Schlafzimmer war das eigentliche Herrenarbeitszimmer in Erweiterung des Wohnzimmers. Deshalb hatte es auch ein schönes bodentiefes Fenster mit sanft geschwungener, hüfthoher Vergitterung im Stil der frühen 50er Jahre mit Blick auf die Straße. Das musste nun wiederum aus Lichtabdichtungs- und sittlichen Gründen mit schweren Gardinen und Vorhängen versehen werden. Der Miele-Staubsauger blieb uns lange, bis in die frühen 80er Jahre erhalten, auch wenn sein Plastikgriff nur noch von Klebeband, dem Universalreparaturmittel unserer handwerklich unambitionierten Familie, am Rückgrat der Maschine gehalten wurde. Meine ersten eigenen Saugerfahrten habe ich mit ihm gemacht. Sie liefen darauf hinaus, dass man mit ihm eigentlich nur ebene, möbelfreie Teppichflächen, nicht aber unter Möbeln saugen konnte, weil sich sein wenn auch kleiner Körper zu dicht oberhalb des Saugstutzens befand und dies verunmöglichte. Gegen Ende seines sozialen Lebens wurde er auch altersschwach und heulte eigentlich nur noch, ohne wirklich zu saugen. Er stand außer Funktion noch mindestens ein Jahrzehnt in einer Kellerecke: weniger aus Ersatzteilüberlegungen, sondern aus Pietät gegenüber dem lanjäährigen Hausgenossen. Sein Nachfolger, ein Privileg von Quelle, gehörte einer ganz anderen soziotechnischen Generation an: ein bulliger weiß-moosgrüner Kasten auf zwei Vollplastikrädern, mit langem, flexiblem Schlauch über dem Saugrohr, dessen Design ein wenig an die kubischen Kleinlaster der 70er und 80er Jahre erinnerte. Sein Innenleben barg nicht nur einen sehr viel aufnahmefähigeren Staubbeutel, bei dessen Auswechslung man nicht sofort den Saugerfolg mehr als rückgängig machte, sondern auch ein gefälliges Set mit diversen Saugstutzen für Problemstellen und verschiedene Oberflächen. Sein Vitalitätston spiegelte seine höhere Leistungskraft nur bedingt, er war geräuschgedämmt. Mit diesem Sauger ließen sich nun Saugvorgänge angehen, die vorher nicht möglich waren: zum Beispiel im Innern des Familien-PKW, in den Kellern und in sowie auf Schränken. Meine Patentante, verheiratet mit einem gebildeten, gutverdienenden und BMW-fahrenden Ingeni-

eur, besaß seit den 50er Jahren für ihr Reihenendhaus einen Hoover. Allerdings fand sie solche Anwendungen, wie wir sie nun entdeckten, schon lange zu mühsam, weswegen sie eine Putzfrau beschäftigte. Ihr röhrenförmiger Markensauger mit stoffverkleidetem Schlauch kam in die Ferienwohnung in Timmendorfer Strand, wo ich ihn am Ende eines Kurzaufenthalts Ende der 90er Jahre noch benutzt habe. Der Privileg-Kasten erreichte ein solches biblisches Funktionsaltersalter nicht. Wegen eines Motorschadens wurde er nach etwas mehr als zehn Jahren gegen ein Elektrogroßmarktprodukt ausgetauscht. Die Quelle-Filiale, bei der wir alle unsere Elektrogeräte zu kaufen gewohnt waren, gab es zu diesem Zeitpunkt bereits nicht mehr. Der schrillbunte Saugerkörper im Space-Design war kleiner und runder, die Saugkraft wiederum größer als beim Vorgänger, sein Preis auf einen Verschleißgebrauch in noch kürzerer Zeit angelegt, was auch eintrat. Mein erster eigener Staubsauger war ein von den späteren Schwiegereltern übernommener LKW-förmiger dunkelgrüner Miele aus den 70er Jahren: schwer wie Kleinmöbel und mit der Geräuschkulisse eines Mini-Jets, aber aufgrund agiler Rollen und eines sehr beweglichen Schlauchs gut benutzbar. Er wäre vielleicht heute noch da, wenn er nicht bei einem unserer vielen Umzüge tragischerweise auf einer Frankfurter Hausflurtreppe zu Tode gestürzt wäre.



Abbildung 234

Ein Miele-Gerät aus den 50er Jahren, im Aufbau dem Hoover meiner Patentante sehr ähnlich.²⁶⁰

²⁶⁰ Quelle: <http://modernes-haus.net/ball-staubsauger/> [22.4.2012].

Techniklectüren I

Längst nicht alle eigenen prägenden Leseerlebnisse werden als biographisch-soziale Konstruktion Außenstehenden einleuchten: oft genug versteht man im Rückblick ja selbst nicht mehr, wofür man sich seltsamerweise einmal hat begeistern können. Aufgrund meines langen eisenbahngeschichtlichen Interesses seit Kinderzeiten habe ich auch viele sonderbare und schräge Bücher geschätzt, an die zu erinnern nicht nur an sich Lustgewinn bedeutet, sondern auch etwas über die Quellen meiner heutigen Sicht auf die Mobilitäts- und Kulturgeschichte der Technik aussagt. Interessierte Kinder wurden und werden gern neigungsaffirmativ beschenkt. Auf diese Weise bekam ich von meiner Patentante, verheiratet mit einem Ingenieur und vorübergehend Hausfrauen-Grundschullehrerin der späten 60er Jahre, 1976 ein Taschenbuch aus der Ravensburger-Reihe ‚Farbiges Wissen‘ geschenkt. Auf achtzig Seiten, illustriert mit anspruchsvollen Zeichnungen, stellte der englische Bahnhistoriker John R. Day Aspekte die große Narration der Eisenbahn von den Anfängen bis in die Gegenwart der 60er Jahre an Einzelaspekten vor.²⁶¹ Das Bändchen war ursprünglich für den englischsprachigen Kinderbuchmarkt geschrieben, und das merkte man vor allem den Abbildungen auch an, die vorwiegend englische und auch viele amerikanische Motive darstellten. Der Anspruch einer gut verständlichen Einführung in die Entwicklung des historischen Systems der Eisenbahn im gesellschaftlichen Kontext und als ein zentraler gesellschaftlicher und kultureller Faktor spiegelte, was mir damals gar nicht klar

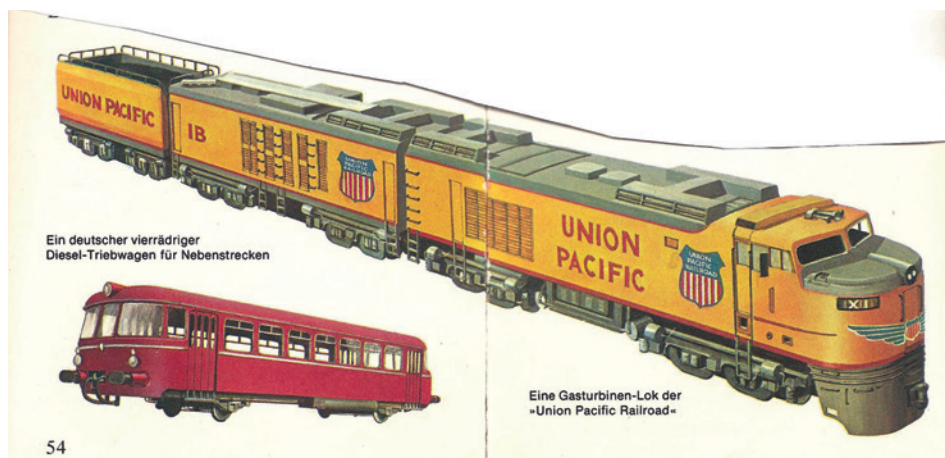


Abbildung 235

Ein Nebenbahnretter der DB und eine experimentelle US-Gasturbinenlok im traditionellen F7-Gewand. Wichtige Prägungen beim Formenlernen.²⁶²

²⁶¹ John R. Day, Eisenbahnen, Ravensburg 1976.

²⁶² Ebd., S. 54 f.

war, unmittelbar die Struktur der britischen Erfahrung. Und die war zum Erscheinungszeitpunkt in die Phase des vollständigen Verfalls des Eisenbahnsystems eingetreten, parallel zu dem und in Reaktion auf den sich parallel neue sozial- und kulturgeschichtliche Anforderungen an die Musealisierung und historische Durchdringung des Themas entwickelten, das für Millionen für Briten über Generationen lebensprägend gewesen war. Days Text ist keine parabelförmige Erzählung von Aufstieg und Untergang, sondern hat die Form einer abgebrochenen Exponentialkurve, oberhalb derer noch etwas anderes kommt: Die triste British Rail-Realität seiner Gegenwart klammert der Autor aus, aber sein unvermittelter Sprung aus einer großen Vergangenheit von Dynamik und Systemik, Welterschließung und Weltveränderung in die ungewisse Zukunft fragwürdiger Eisenbahnnovationen – „Die Zukunft – Züge ohne Räder?“²⁶³ –, deren sozialer Sinn vage bleibt, enthält die Wahrheit in der Form des Genrewechsels. Auch das war mir als Leser in der zweiten Hälfte der 70er Jahre schon deshalb nicht bewusst, da Eisenbahnen so sehr Teil meiner eigenen Vorstellungswelt waren, dass mich nichts und niemand vom Ruin oder gar Ende des Eisenbahnzeitalters hätte überzeugen können. Es bedurfte dann der eigenen Anschauung im Großbritannien der 80er Jahre, um zu bemerken, was Day diskret ausgeklammert hatte. Ich vermute, dass mein ausgeprägtes Desinteresse an den meisten Produkten deutscher Technikgeschichtsschreibung heute mit der Prägung durch Lektüren wie Day zusammenhängt. Day schrieb Kulturgeschichte der Technik und war dabei selbst in seinem kleinen Essay artefaktnah und zugleich erzählerisch strukturiert. Das unterscheidet ihn von den deutschen Innovations-, Produktions- und Diffusions-Historikern, die niemals

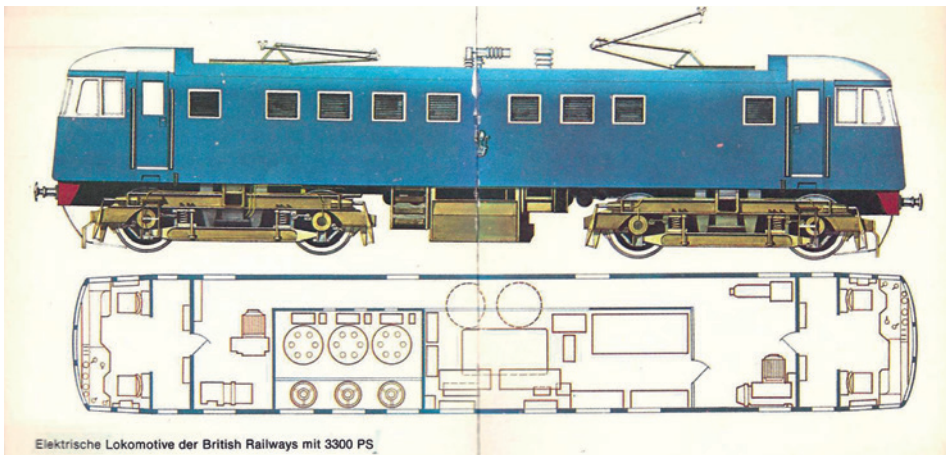


Abbildung 236

Die traurige British Rail-Realität: das organisierte Ende des mächtigsten Eisenbahnnetzes der Welt.²⁶⁴

²⁶³ Ebd., S. 76-79.

²⁶⁴ Ebd., S. 50 f.

ihre bequeme, distanzierte, mittlere Betrachterposition verlassen und auf diese Weise über Kühlschränke, Rasierklingen oder Lokomotiven gleichsam blind in einem öden, lexikonhaften Nominalstil schreiben bzw. der Langeweile Textform geben; und es unterscheidet ihn von den detailversessenen deutschen Technikpublizisten, von denen manche, psychopathologisch gesprochen, an schweren Fixierungen leiden. Objektnähe in Verbindung mit narrativer Kompetenz so wie bei Day ermöglicht es auch, die Faszination zu berücksichtigen, die für deutsche Technikhistoriker das letzte wirkliche Tabu und Ärgernis darstellt, das sie bestenfalls in ihren Texten beschwören, aber nicht erklären können. Und schamhaft verstecken. Es hat mir immer eingeleuchtet, dass der Berliner Technikhistoriker Wolfgang König seine Modellbahnleidenschaft als reine Privatangelegenheit betrachtet, die mit seinem Beruf nichts zu tun hat. Man könnte das auch als charakteristisch deutsche Schizophrenie bezeichnen. Im Mutterland der Industriellen Revolution und der Exzentrizität, in Großbritannien, dürfte ihr Verbreitungsgrad geringer sein.

Techniklectüren II

Seitdem ich irgendwann im Konfirmationsalter im Buchladen die Schutzumschlagabbildung gesehen hatte, zog mich eine bildbandförmige Auswahl von Blättern des Reichsbahnkalenders zwischen 1927 und 1943 im Motorbuch-Verlag magisch an.²⁶⁵ Mit meinem familiären DDR-Hintergrund hatten die charakteristischen Serifen ‚DR‘ für die Gegenwarts-Reichsbahn und ihre von der Bundesbahn-Welt so verschiedene Realität gestanden. Was ich über die alte Reichsbahn wusste, kam aus der Anschauung von Modellbahnkatalogen und einem kleinen Bestand von Carl-Bellingrodt-Lokomotivpostkarten, die ein Verwandter mir geschenkt hatte. Ich bekam den Bildband, allerdings blätterte mein Vater vor dem Ankauf das Kapitel über die Reichsbahn im Fronteinsatz des Zweiten Weltkriegs locker durch, um sicherzustellen, dass es hier nicht um NS-Apologetik ging. Diese Sorge erwies sich als unbegründet. Der Geist der Auswahl war der eines institutionenstolzen Reichsbahn-Nationalismus, der in ihr die eigentliche Manifestationsform des preußisch-deutschen Staates und seiner modernen industriellen Infrastruktur ganz im Sinn von Ernst Forstoffs ‚Der Staat der Industriegesellschaft‘²⁶⁶ sah. Die Reichsbahn bewirtschaftete die Gleise, auf denen sich die deutsche Geschichte und Gesellschaft in eine bestimmte Richtung bewegte. Daher zeigten die hervorragend fotografierten Bilder nicht nur Bilder von Zügen in Gegenden, sondern mit Vorliebe komplexe Mobilitätstechnotope und die Interaktion von identitätsstarken Mobilitätstechniken: dynamische Fern-

265 Reichsbahnkalender. Die 300 schönsten Blätter aus dem Deutschen Reichsbahn-Kalender, 1927–1943, hg. v. Alfred B. Gottwaldt, Stuttgart 1979.

266 Ernst Forsthoff, Der Staat der Industriegesellschaft. Dargestellt am Beispiel der Bundesrepublik Deutschland, München 1971.

D-Züge unter Volldampf, Schürzenwagen, von einer Einheitsbaureihen-Pacific geführt, auf der schiefen Ebene unter einer neuen Reichsautobahnbrücke; Expressgut-Verladerampen mit Leig-Doppelwageneinheiten ‚Stückgutschnellverkehr‘ auf der Schienen-, Schwärmen von kleinen und großen LKW auf der Straßenseite, dazwischen streng gestikulierende uniformierte Reichsbahnbeamte; stromlinienförmige Reichsbahn-Reisebusse auf der einen Seite eines Bahnsteigs, auf der anderen ein stromlinienförmiger dieselektrischer Triebwagen in einer Formensprache, die bis in die 50er Jahre und bei der DDR-Reichsbahn bis 1989 vorherrschend sein würde; Verladeseenen im Hamburger Hafen: schwer arbeitende BR 80 am Kai unter himmelfüllenden Portalkränen neben einem Wald von Ladebäumen; der wie ein Zeppelin aussehende experimentelle Kruckenberg-Triebwagen im Geschwindigkeitswettbewerb mit einem Flugzeug und ein Zeppelin am Großstadthimmel über dem Gleisvorfeld eines Hauptbahnhofs. Auf andere Weise beeindruckend waren die Bilder, denen es gelang, die lebensweltbestimmende und -erschließende Funktion der Bahn sichtbar zu machen, ob im Bahnhof, im Betriebswerk oder auf der Strecke. Die herb fotorealistische Bildsprache des Reichsbahnkalenders war das Gegenteil von Idyllisierung. Die nach 1933 in den Texten durchsickernde NS-Sprache wirkte aufgesetzt und stand im Kontrast zu der no-nonsense-Eigenwürde der Reichsbahnidentität – was die Verstrickung in das nationalsozialistische Projekt und sein Hauptverbrechen nicht verhinderte. Zwar war mit Händen zu greifen, dass der Herausgeber der Kalenderblattauswahl in den 70er Jahren retronostalgisch bemüht war, möglichst viele schöne Eisenbahnlandschaftsbilder zusammenzustellen, doch zeigt der zweite Blick auf

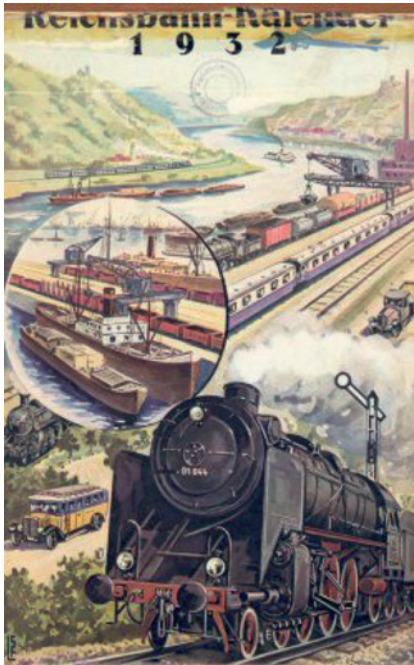


Abbildung 237

Ästhetik der ihrer Bedeutung bewussten Zentralinfrastruktur des deutschen Industriestaats.²⁶⁷

jedes gerade dieser Bilder, ob es nun die close-up-Sicht auf ein Hauptsignal vor einer norddeutschen Heidelandschaft, die Untersicht einer sich nähernden, kantigen E 44 vor einer verschneiten Alpenkulisse oder einen eckigen Alttriebwagen der 20er Jahre vor dem von der Sonne zum Gleißern gebrachten Riesengebirge zeigt, dass hier für schiefes Romantisieren und Vertriebenenlyrik kein Platz ist: das wäre eine der strengen systemischen Reichsbahn-Moderne nicht angemessene Betrachterhaltung. Die formative Kraft und Kohärenz der Reichsbahnidentität war so stark, dass gleich zwei Nachkriegs-Staatsbahnen sich aus ihr entwickeln und lange von ihrer Prägung zehren konnten: die Bundesbahn bis in die 60er

²⁶⁷ Quelle: privat.



Reichsbahn und Reichsautobahnen

Das Bild zeigt eine interessante Überbrückung unserer wichtigsten Verkehrswege: der Reichsautobahnstraße und der Reichsbahnbrücke Bamberg - Lößnitz. Die Streckenführung über den weitläufigen Ingwersheim-Doppelbahnhof führt dem Schienenverkehr vorüber dem linken Flussufer Bamberg und Lößnitz.

februar
1941

9

Sonntag
Christophorusfest

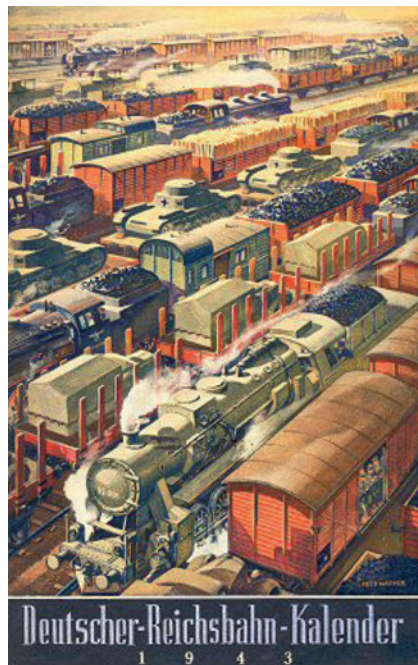


Abbildung 238
Eisenbahnzentrismus: Glotzt nicht so romantisch.²⁶⁸

²⁶⁸ Quelle: http://www.hs-merseburg.de/~nosske/EpocheII/lh/e2l_rkal.html [26.1.2012].

Jahre, die DDR-Reichsbahn bis zum Aufgehen in der neuen DB, deren institutionelles Verschwinden als Teil des Absterbens des modernen Industriestaats zu erleben den Verantwortlichen der Reichsbahnwelt glücklicherweise erspart geblieben ist.

Techniklectüren III

1974 erschien im englischen Original die ein Jahr später von einem Schweizer Verlag auf deutsch herausgebrachte Überblicksdarstellung ‚Railways in Transition from Steam 1940–1965‘ von Oswald S. Nock mit gestochen scharfen und gerade deshalb suggestiven Typenzeichnungen von Clifford und Wendy Meadway.²⁶⁹ Als Teenager fand ich es versteckt unter Diversa der Technikabteilung bei Bücher-Wenner in Osnabrück und sah mich sofort an den Bildern fest, die, britischer Globalperspektiventradition gemäß, tatsächlich die Eisenbahnentwicklung der ganzen Welt – wenn auch mit einem Schwerpunkt auf dem Commonwealth-Raum – vom



Zweiten Weltkrieg bis Mitte der 60er Jahre darstellten und die deutsch-deutschen Epochenrealitäten als einen Gang der Dinge neben vielen anderen erkennbar machten. Der Text war gespickt mit Überraschungen für einen Betrachter-Leser, dessen Maßstäbe an der deutschen Narratio der Glory of Steam und dessen Leitmotiv, dem Hohen Lied der DRG-Einheitsbaureihen, gebildet worden waren: Die Welt, in die Nock einführte, war größer, bunter und widersprüchlicher. Zum ersten Mal wurde mir deutlich, dass und warum der Krieg in Großbritannien und bedingt auch in den USA zu einer benzinrationierungsbedingten späten Blüte der Bahn in schon relativ weit fortgeschrittenen automobilen Massenkulturen führte: „Viele Kinder waren schon in ihrem zweiten Lebensjahrzehnt, als sie die erste Eisenbahnfahrt erleben; gewohnt an die ungezwungene Atmo-

Abbildung 239
Reiz der Gegensätze und der Vielfalt.²⁷⁰

²⁶⁹ Oswald S. Nock, *Railways in transition from steam 1940–1965*, London 1974; O. S. Nock, *Dampfeisenbahn an der Wende 1940–1965*, Zürich 1965.

²⁷⁰ Ebd., Schutzumschlag.

sphäre im Familienauto, hatten sie keine Freude daran.²⁷¹ Nock erzählte dann in lockerer Form, wie vor allem die britischen Eisenbahnen den militärischen und neuen zivilen Anforderungen während des laufenden Bombenkriegs gerecht zu werden versuchten, was sehr schnell zu einer Renaissance derjenigen Traktionsform führte, welche die größte Zugleistung je Pfund Sterling versprach: Dampf.²⁷² Der aus der Not geborene modernisierende Rationalisierungsschub prägte das Bild der britischen Entwicklung bis tief in die Nachkriegszeit, in der es dann nicht mehr gelang, mit dem Boom des Individualverkehrs Schritt zu halten. Auf welche Weise sich diese ganz andersartige Geschichte u. a. vor dem Hintergrund der amerikanisch-britischen Waffenbrüderschaft und Logistikkunion im Krieg im gesamten britischen Einflussbereich der Welt verteilte, vor Ort modifizierte und mit älteren Traditionen in Kanada, Australien, Südafrika, Rhodesien vermischte, war für mich beste Unterhaltung. Außerdem ließ sich hier manches auf dem Wege des Vergleichs lernen. Die bullig-reduktionistischen 1'E-Güterzuglokomotiven des Austerity-Programms, entwickelt im Auftrag des Britischen Verteidigungsministeriums und auf materialwirtschaftlichen Minimalismus getrimmt, waren der Reichsbahn-Kriegsbaureihe 52 zwar an Zugkraft leicht unterlegen, durch die Ähnlichkeit mit den parallel gebauten 1'D-Austerities, die auch in den USA hergestellt wurden, fertigungstechnisch und logistisch im atlantischen Rüstungsverbund aber überlegen.²⁷³ Nock führte auch die Typenvielfalt der nordamerikanischen Giganten dieser Zeit wie die 1942 erschienene, hybride Duplex-T1 der Pennsylvania Railroad mit der Achsfolge 2'B-B2' vor, die später meine Lieblingsdampflok werden würde. Und die Herausforderer, die Groß-Diesels, „in lebhaften Farben gestrichen“,²⁷⁴ wie Nock etwas süffisant anmerkte, kamen auch vor. Jede abgebildete Lok wurde im zweiten Teil des Buchs in

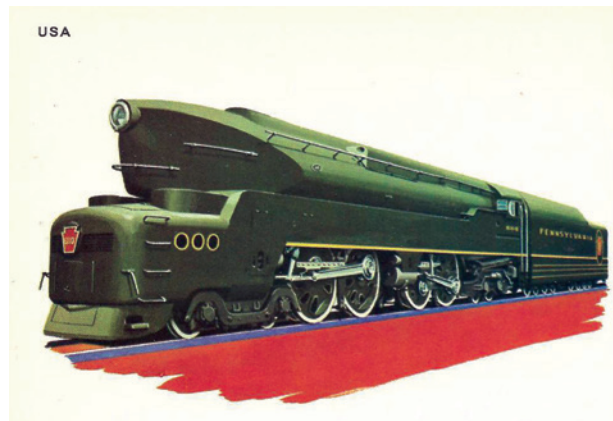


Abbildung 240
Ein von Raymond Loewy designedes U-Boot
auf Schienen: schon 1951 ausgemustert.²⁷⁵

271 Ebd., S. 7.

272 Ebd., S. 9.

273 Ebd., S. 107.

274 Ebd., S. 98.

275 Ebd., Abb. 7.

einem Kurztext technisch und im Hinblick auf den Entstehungskontext in einer Mischung aus sportlicher Kritik und Lob für ästhetische Taten ein wenig wie ein Sportwagen rezensiert. Nur im letzten Abschnitt seiner Einführung in die allgemeinen Trends bei der Bahn nach 1945 kommt Nock die sanfte Ironie abhandeln. Es war unübersehbar, dass Rails' Finest Hour unumkehrbar vorbei ist.



Abbildung 241

Ein grobes, aber hochstandardisiertes Lasttier.²⁷⁶



Abbildung 242

Und die etwas stärkere britische Variante.²⁷⁷

²⁷⁶ Ebd., Abb. 21.

²⁷⁷ Ebd., Abb. 29.

Techniklectüren IV

Mitte der 80er Jahre sah ich im dritten Fernsehprogramm zufällig Jean Renoirs Film ‚Bestie Mensch‘ aus dem Jahr 1938. Heute noch steht mir das Gefühl vollkommener, regungsloser Spannung vor Augen, mit der ich vor dem Fernseher saß, in einer Teilnahmeform, die nicht die des Filmzuschauers, sondern die des in wachträumerisches close reading versunkenen Lesers war, der sich aktiv etwas zu eigen macht. Daher zähle ich Renoirs extremrealistischen Eisenbahnfilm auch zu meinen prägenden Techniklectüren. Die Bilder verdichteten so perfekt meine Vorstellungen von der hohen Zeit der Eisenbahnmoderne in den 30er Jahren, dass sie mich in den Film hineinsogen, den ich deshalb bis heute am liebsten allein sehe. Die naturalistische Zola-Story von dem depressiven Lokführer aus einer Alkoholikerfamilie, der sich in die Frau eines Bahnhofsvorstehers verliebt und am Ende nicht, wie von ihr nahegelegt, ihren Mann, sondern erst sie und dann sich selbst umbringt, erschien mir von Anfang an als reiner Handlungsrahmen für etwas völlig anderes: eine exemplarische Geschichte des modernen industriellen Menschen und seiner Lebensform. Genau das verkörpert Jean Gabin als Lokführer Jacques Lantier von der ersten bis zur letzten Minute des Films. Alles Positive im Leben Lantiers hängt mit seiner schweren und harten Arbeit auf der Strecke Paris Gare Saint-Lazare–Vernon–Rouen-Rive-Droite–Le Havre zusammen, die für ihn nicht eine erniedrigende Notwendigkeit, sondern der gute, aufregende und fordernde Teil seines Alltags ist. Nicht zufällig hat er einen Namen für seine Lok, die er liebt: seine Lison, eine 231 der ETAT. Unglücklich und zugleich glücklos ist Lantier in den unübersichtlichen zwischenmenschlichen Beziehungen, die ihn nur an seine depressiven Neigungen erinnern. Die ersten langen Minuten zu Beginn des Films zeigen die Welt durch Lantiers Augen: es ist der Blick aus der Führerhausseite seiner Lison unter Volldampf: sie dröhnt, ächzt und schüttelt gewaltig; es sind harte, fast brutale Bilder voller mächtiger maschineller Aggression, gebändigt durch Routinen absoluter Maschinensensibilität: vorbeirasende Bahnhöfe und Stahlgitterbrücken, die sich im Geschwindigkeitsrausch in abstrakte Muster verwandeln, nachtschwarze Tunnelsekunden, in denen die Obertöne des von den Wänden zurückgeworfenen Warnpiffs die Ohren für jedes andere Geräusch taub machen; die eingeübte Handzeichenkommunikation zwischen Lokführer und Heizer über Signale, Streckenzustand und Kohlenachschub; das kurze, geradezu streichelnde Abwischen der Anzeigen mit dem ewig kohlen schwarzen Lappen, den Lantier immer in einer Hand hat; schließlich die langsame Drosselung der Geschwindigkeit bei der Einfahrt in Le Havre, über ausmäandernde Weichenstraßen, vorbei an dem sich neben der Strecke wegduckenden Geschiebe teerpappgedeckter Lagerschuppen mit riesigen, auf den Backstein gemalten Buchstaben schwarz auf weiß L E H A V R E, an riesigen Wiegebunkern und Lokschuppen mit blinden Fenstern; das Ausrollen am vollkommen menschenleeren Bahnsteig bei aufkreischenden Bremsen. Dass bei seiner Lison ein Achslager heißgelaufen ist, was er am Geruch erkennt, empfindet Lantier als

persönliche Niederlage. In der Wasch- und Schlafbaracke geben die Kollegen an, wieviel Kohle sie durch Rückenwind eingespart haben. Ihr gesamter Lebensrhythmus ist fahrplanbestimmt: gegessen und geschlafen wird im Zugtakt, das private Leben findet zwischen den Zügen statt. Lantier und seine Geliebte treffen sich im Bahnbetriebswerk. Bei einem Besuch fällt der Blick aus der Wohnung auf das gewaltige, belebte Gleisvorfeld von Paris Saint-Lazare: einfahrende Vorortzüge, wartende, mächtig atmende Rangierloks, Geschwindigkeit aufnehmende Fernzüge. Diese Eisenbahnmenschen sind nicht Teil eines antihumanen technischen Großsystems, wie der nicht nur uninspirierte, sondern schlichtweg dumme Kommentator meiner DVD-Ausgabe



Abbildung 243
Jean Gabin als Lokführer Jaques Lantier, 1938.²⁷⁹

im Begleittext in Anwendung einer ebenso stereotypen Technik- wie Filmkritik – „atmosphärische[r] Zirkus“²⁷⁸ – beobachtet haben will. Mit dem Film hat das nichts zu tun. Die SNCF-Vorläufergesellschaft ETAT, der er huldigt und deren Abkürzung nicht von ungefähr noch eine andere zentrale Bedeutung hat, ist die Verwirklichung einer modern-industriellen Lebensweise. Nur wenigen Regisseuren ist es gelungen, die Faszinationskraft dieser identitätsstarken Symbiose so zum Gegenstand einer Filmerzählung zu machen wie Jean Renoir in ‚Bestie Mensch‘. Hier ist die Technik human, der Mensch ist es nur in Bezug auf sie.



Abbildung 244
Eine 231 E der ETAT und späteren SNCF: aus Lantiers Zeit, hier in H0 von Roco: eine Pacific-Schönheit.²⁸⁰

278 Wolfgang Höbel, *Bestie Mensch*, in: Begleitheft Arthaus Collection/Kultur SPIEGEL Klassiker. *Bestie Mensch*. Ein Film von Jean Renoir, Leipzig 2008, S. 2 f., 3.

279 Ebd., S. 7.

280 Quelle: http://www.roco.cc/uploads/tx_commerce/thumb_m16065_w560.jpg [29.1.2012].



Abbildung 245
Lantier auf der Strecke.²⁸¹



Abbildung 246
Aufnäher einer ETAT-Dienstmütze.²⁸²

Abbildung 247
Der Bugatti-Starttriebswagen der späten ETAT aus dem Jahr 1933 kommt in einer späten Sequenz auch vor. Hier ein Bild aus dem Eisenbahnmuseum Cité du Train in Mulhouse.²⁸³



Techniklectüren V

In den 70er Jahren entstand eine eigene Form von Dokumentations- und antizipierender Memorialliteratur aus Anlass des absehbaren Endes der Dampftraktion auf den Schienen der Deutschen Bundesbahn. Nicht nur Scharen erinnerungsseligler und faszinationskranker Enthusiasten begannen in Familienformation die Bahndämme und Bahnsteige zu bevölkern, um an vielerorts von Blechblasmusik und Bratwursthauch begleiteten Abschiedsfahrten teilzunehmen, bei denen die letzten Dampflok im Regelbetrieb wie Preisbullen bekränzt wurden. Auch die Profis der Eisenbahnfotographie und -publizistik reagierten. Denn dergleichen hat-

281 Quelle: http://movie-shack.de/wp-content/uploads/2009/06/bestie_mensch_scene.jpg [29.1.2012].

282 Quelle: <http://badgesnfc.rmc.fr/image/129105154874-jpg/> [29.1.2012].

283 Quelle: <http://www.bahnbilder.de/bilder/eisenbahnmuseum-mulhouse-cit-du-train-138015.jpg> [29.1.2012].

te es in der Mobilitätsgeschichte noch nicht gegeben: das zwar seit langem sich abzeichnende, aber nun Realität werdende, vollständige Verschwinden des suggestiven Leit- und Schlüsselartefakts der modern-industriellen Epoche schlechthin aus dem Alltag; übrigens nicht bei der DDR-Reichsbahn, was ab 1977 zu einem nicht unbedeutenden westdeutschen Loktourismus über die Systemgrenze führte. Man kann unschwer belegen, dass die zwanzig Jahre später in der europäischen Geschichtswissenschaft geführte, gewundene und theorieverliebte und daher quellenferne Debatte um Erinnerungskultur und Gedächtnis in den Bildbänden über die letzten zehn Betriebsjahre der Dampflok im Westen der Sache nach und konkret vorweggenommen wurde. Als Quelle erschlossen ist dieses Material bis heute nicht: Eisenbahnen sind insbesondere für den deutschen Mainstreamhistoriker nach wie vor kein würdiger Gegenstand sozialkonstruktivistischer Dechiffrierung der Vergangenheit. Lässt man sich darauf ein, unvoreingenommen näher hinzusehen, kann man die Entstehung einer Quellenform und an ihr einen laufenden Prozess der Memorialisierung beobachten. Drei Motivtypen sind es, die in der Bilddokumentation über das letzte Kapitel des Dampflokregelbetriebs eine Rolle spielen und in denen sich sehr viel ältere Bildroutinen und -traditionen deutscher Technikfotographie verdichten: fotorealistische Detailstudien mit einer Ästhetik der schonungslosen Präzision; eisenbahntechnotopische Bilder, bei denen die Bahn eine Landschaft beherrscht oder erschließt, die ohne sie so gar nicht wahrnehmbar wäre; Einzelportraits und Charakterstudien von Maschinen. Die Fotos, bei denen der Betrachter Ruß, Kohlenstaub, Ölschmiere und nasses, heißes Metall riechen können soll, sind fast immer im Bahnbetriebswerk aufgenommen. Gezeigt wird die rauhe Seite der Artefaktkörperpflege, nicht spektakulärer Volldampf: unter Feuer gehaltene, wartende Maschinen, marode Drehscheiben und Großbekohlungsanlagen, Abseiten neben Lokschuppen, die von Schrottplätzen nicht zu unterscheiden sind, bevölkert von einem Personal, das nach körperlicher Arbeit aussieht. Als idyllisierend wird man eher die schlechten, süßlichen Beispiele von Bahnlandschaftsfotographie bezeichnen: auch dieses Genre lebt, wenn es ernstgenommen wird, von einem anti-romantischen Reflex: die Ästhetik entsteht nicht durch einen Gegensatz von Technik und Natur, sondern ist die der technisch gestalteten Welt und damit Landschaft im Wortsinn. Wir sehen ein Stück Gegend nur deshalb, weil sie zur Bahn gehört. Technikfeindliche Naturotopisten provoziert genau dies bis heute immer wieder – vielleicht auch das ein Grund mehr, weshalb politisch und ökologisch notorisch korrekte deutsche Historiker so wenig mit schmutzigen Mobilitätsquellen anfangen können. Das große Technikportrait setzt Individualität in Szene: ob in Untersicht oder von schräg hinten, im Vordergrund steht das Herausarbeiten von konstruktiven, aber auch aus dem Gebrauch resultierenden Besonderheiten. Diese Bilder sind nicht mit Werksfotographie bei Ablieferung zu verwechseln. Es geht nicht um Passbilder für die Akten von Hersteller und Abnehmer oder um funktionalitätsbezogene Erläuterung für den Lokomotivbau, sondern um die repräsentative Selbstdarstel-

lung einer Eigenwürde. Die muss man zunächst allerdings erst erkannt haben, um sie darstellen zu können. Aber das gilt auch für das gesamte Thema.



Abbildung 248
 BW Crailsheim, Januar 1973: Fotorealismus.
 Nichts für Feinstaub-Ängstliche.²⁸⁴



Abbildung 249
 Personenzug mit einer BR 38 zwischen Aistaig und Sulz, Juli 1973: Eisenbahnlandschaft, nicht Natur.²⁸⁵

²⁸⁴ Jean-Michel Hartmann, *Dampflokotiven in Deutschland*, Stuttgart 1976, S. 18.

²⁸⁵ Ebd., S. 75.



Abbildung 250
043 606-3 mit Erzzug zwischen Lingen
und Salzbergen, April 1972: Portrait einer
Einheitsschönheit.²⁸⁶

Techniklectüren VI

Bahnbilder- und alteritätshungrig, wie ich als Teenager war, ritt mich der Ehrgeiz, jedes Bild aus einer europäischen Eisenbahnkultur nach Land und Epoche zuordnen zu können. Dafür brauchte ich Bildmaterial, das ich auf Merkmals- und Szenenmuster screenen, und beschreibende Texte, aus denen ich Kontext schöpfen konnte. Die Hauptquelle war das Eisenbahn-/Modellbahnmagazin, hinzu kamen einzelne Bildbände, so der von Harald Navé über ‚Dampflokomotiven in Österreich‘.²⁸⁷ Für den Nordwestdeutschen hat jedes österreichische Ambiente schon an sich den Reiz des ganz Anderen, erst recht galt das für die österreichischen Eisenbahnen. Diese stellten nicht nur eine Artefakt- und Mentalitätsbrücke aus der k. u. k.-Zeit in die Gegenwart der 70er Jahre dar, sondern konservierten auch andere Pfade der industriellen Moderne, die vom reichsdeutschen so verschieden waren, dass sich die Frage stellte, wie beides von 1938 bis 1945 unter einem institutionellen Staatsbahndach einigermaßen funktionierend verwaltet werden konnte. Dabei geht es nicht nur um die Präsenz von ehrwürdigen Lokcharakteren aus der k. k. St. B.-Zeit, die schon vor 1914 den Orientexpress geführt hatten, sondern um die technikkulturell andere Ausrichtung der Eisenbahn in dem segmentär schwerindustriell verdichteten Alpen- und europäischen Transitland mit seiner übergroßen Metropole, die seit

²⁸⁶ Ebd., S. 87.

²⁸⁷ Harald Navé, Dampflokomotiven in Österreich, Stuttgart 1973.

der Industrialisierung ein Eisenbahnknotenpunkt gewesen ist. Die Geschichte Österreichs seit 1918 mit ihren Verwerfungen, Brüchen und zugleich starken Kontinuitäten ist auch gut als Eisenbahngeschichte erzählbar. Faszinierend waren die Fotos aller Wiener Bahnhöfe: Flächigkeit, Nähe zu der Wohnquartierbebauung im Hintergrund und die weithin sichtbaren monumentalen Bahnhofshallenbauten ließen Hauptbahnhöfe wie Hamburg, Frankfurt am Main oder Köln klein erscheinen. Besonders ein Bild aus dem Jahr 1959 konnte und kann ich immer wieder ansehen: ein kurzer Personenzug aus Zweiachsern mit zwei angehängten Weinfasswagen am Ende, traktionsmäßig übertorsort durch die 52.7412 und 77.263, auf der Donaukanalbrücke der Strecke Praterstern – Landstraße. Der hintere Teil des Zuges befindet sich noch auf den hier als Schuppen oder Garagen genutzten Arkaden, der vordere auf der modern wirkenden Stahlrundbogenbrücke. Darunter sieht man ein Stück schadhaft katzenkopfgestricheltes Kanalkai und einen Schuppen mit der Schattenschrift MOTORBOOTE, der sich in einem unglaublichen Zustand offenen Verfalls befindet: die Fassade mit den für Niederösterreich so typischen außen am Gebäude aufgesetzten Fenstern wirkt nach jahrzehntelanger Arbeit von Nässe, Hitze und Frost wie verfault, die Teerpappe auf dem Dach kräuselt sich. Das Uferstraßenniveau liegt oberhalb des Schuppendachs, die sparsame Straßenbeleuchtung stammt auch noch aus Franz Josephs Zeiten. Hinter der Brücke liegen große vier- und fünfgeschossige Sozialwohnungsblocks im Stil des roten Wien, irgendwann zwischen 1930 und den 50er Jahren gebaut, auf deren Fenster- und Balkonregelmäßigkeit die Junisonne grell scheint. Im Hintergrund ist das Prater-Riesenrad im Hintergrund über den Dächern und Schornsteinen zu sehen: ein



Abbildung 251
52.7412 und 77.263 auf der Donaukanalbrücke in Wien, 17. Juni 1959.²⁸⁸

²⁸⁸ Ebd., S. 29.

perfektes Urbanotop mit einer Anmutung, die einen noch am ehesten an die frühe DDR denken lässt, aber ganz sich nicht an Westdeutschland. Dafür ist der Licht-Schatten-Gegensatz auch viel zu hart mitteleuropäisch. Alpenbilder durften nicht fehlen, aber die waren ebenso Eisenbahn-Kulisse wie die Semmering-Nordrampe mit dem Krausel-Klause-Viadukt. Winzige Neben- und Schmalspurbahnen, deren Gleise direkt durch Dörfer der Steiermark oder die Melancholie der niederösterreichischen Fläche. Eisenbahngeschichtlich ist Österreich schon deshalb interessant, weil die soziale Konstruktion der Bahn im gesellschaftlichen Kontext hier eine andere war als im preußisch-deutschen Einheitsbaureihenraum: pluraler, gegensatzreicher, aber keineswegs weniger industriestaatlich.



Abbildung 252

95.124 und 12.03 führen am 4. September 1955 den D 581 Wien-Süd – Villach – Rom über die Semmering-Nordrampe.²⁸⁹

289 Ebd., Schutzumschlag.



Abbildung 253

Das Flügelrad der ÖBB bis in die 70er Jahre, dann ersetzt durch den 2004 abgeschafften abstrakten ‚Pflatsch‘.²⁹⁰

Techniklectüren VII

Obwohl ich eigentlich alles aufhebe, sind mir durch Umzugskontingenz und beim Ausräumen der elterlichen Wohnung einige Bücher abhanden gekommen, glücklicherweise wenige. Dazu gehört ein kleinerer Bildband, der meinem Bruder in den 60er Jahren bei irgendeiner Gelegenheit von wohlmeinender, seine völlige Abwesenheit von technischen Interessen ignorierender Seite geschenkt worden war. Es handelte sich um ein typisches Jugendbuch dieser Zeit. frisch-optimistisch im Ton, technoid und fortschrittsverbissen in der Argumentation, die zur Technikanbetung animieren wollte. Vorgestellt wurden in einem Mix aus Schwarz-Weiß- und Farbphotos Stars der Schiene, die zu diesem Zeitpunkt allerdings schon einigermaßen betagt daher kamen: eine V 200, eine BR 10 und der frühe, suggestive Bundesbahntriebwagen 10 501. Die meisten Bilder zeigten allerdings nicht die freundlichen Proportionen der westdeutschen Eisenbahnentwicklung, sondern vorbeirasende französische Schnellfahrlokomotiven, von Raymond Loewy designte Eloks der Pennsylvania Railroad und einen elegant flugzeughaft wirkenden dieselelektrischen Triebwagen der italienischen Staatsbahn FS. Geschwindigkeitsrekorde und PS-Zahlen standen dabei so im Vordergrund, als ob es sich nicht um ein Buch, sondern ein Quartettspiel handele. Die ingenieursmäßige Leistung artikulierte sich, obwohl die Bildästhetik eine ganz andere Botschaft vermittelte, nicht über die Designsprache oder den Kontext der sozialen Konstruktionen, sondern allein über technische Parameter, vor allem die Motorenleistung. Die Eisenbahngeschichte führte auf Schienen in den Himmel, zu besichtigen gab es auf der Strecke geniale Innovationen, vorangetrieben im sportlichen Geist des Ringens um den zur höchsten Leistung führenden höchsten Wirkungsgrad. Der immanente Widerspruch, dass jede

²⁹⁰ Quelle: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:BB%C3%96_Logo.svg&filetimestamp=20110220231211 [30.1.2012].

Zeit ihre eisenbahntechnische Antwort auf bestimmte Herausforderungen als das Optimum verstanden hatte, wurde enthusiastisch übergangen. Die Faszination sollte keinesfalls zu lange bei den Äußerlichkeiten der Gestaltung und des Drumherums hängenbleiben, sondern sich gleich auf konstruktive Details richten, die in einem investigativ-dynamischen Stil vorgestellt wurden und ein wenig nach Wochenschau klangen: Geschichten von amerikanischen Jungs, die nicht nur auf den Führerstand einer amerikanischen F7-Diesellok der Union Pacific mitgenommen worden waren, um einmal den Lokführerblick auf die Strecke zu haben, sondern – „denke dir einmal!“ – sogar einen Blick in den Maschinenraum werfen durften, um in die Funktionsweise des großen Diesels eingeführt zu werden. Eine Boyscout- oder HJ-Uniform hätte zu diesem hohen Lied der autoritären Technikpädagogik gut gepasst, und am Ende will der vorgestellte Knabe auch nicht etwa Lokführer werden, sondern Eisenbahningenieur. Das Buch lässt auch keinen Zweifel daran, welche spannenden und zivilisationsfördernden Aufga-



Abbildung 254

Ohne Atomtrieb. Der Strom kommt aus der Steckdose. Eine DB BR 10 von Roco H0.²⁹¹



Abbildung 255

Sicher mit Atomstrom. Eine SNCF BB 9200 Le Capitole von Roco H0.²⁹²

²⁹¹ Quelle: http://www.roco.cc/uploads/tx_commerce/thumb_m15519_w560.jpg [1.2.2012].

²⁹² Quelle: http://shop.afterbuy.de/public/catalog_xmlslproducts.aspx?art=viewproduct&suid=1160&productid=30933098 [1.2.2012].

ben dann seiner harren: die Atomlokomotive. Das letzte Kapitel widmet sich, obwohl die Bilder ganz andere Pfade der Eisenbahntechnikentwicklung zur Bewunderung freigegeben haben, ausführlich und wehrmachtsberichtsartig der unmittelbar bevorstehenden kernenergiegetriebenen Zukunft der Eisenbahn. Dazu gehörten schicke, an die Graphiken von Klaus Bürgle im ‚Neuen Universum‘ erinnernde Visionen von etwas sonderbar aussehenden Großdiesellokkörpern, von denen in der Bilderklärung behauptet wird, sie hätten einen Reaktorantrieb. Da der Zeichner sich offenbar nicht ganz sicher war, wie er diese Technikzukunft darstellen sollte, hatte er sich für eine ganz traditionelle, nur etwas windschnittiger gemachte F7 entschieden und einige mit der Lok kurzgekuppelte Waggons mit auffälligen Lüftergittern angehängt: zur Kühlung des atomaren Antriebs, wie man wohl denken sollte. Tatsächlich war das eine Übertragung aus der konstruktiven Logik experimenteller Gasturbinenloks, die es in den 50er Jahren gab. Und so konnte diese schöne Idee, anders als die V 200 und die BR 10, nicht einmal ins Museum kommen, und ich bedauere sehr, dass sie nicht einmal mehr auf einem meiner Regale zuhause ist, sondern nur noch in der Erinnerung.



Abbildung 256
Der frühe DB-VT 10 510, hier im Juni 1954
in Hamburg HBF.²⁹³

293 Quelle: http://www.lokomotive-fachbuchhandlung.de/images/product_images/popup_images/4-001612in.jpg [1.2.2012].



Abbildung 257

Der TEE-Diesel-Triebwagen ALn 448/460 FS in italienischem Setting von Roco H0.²⁹⁴

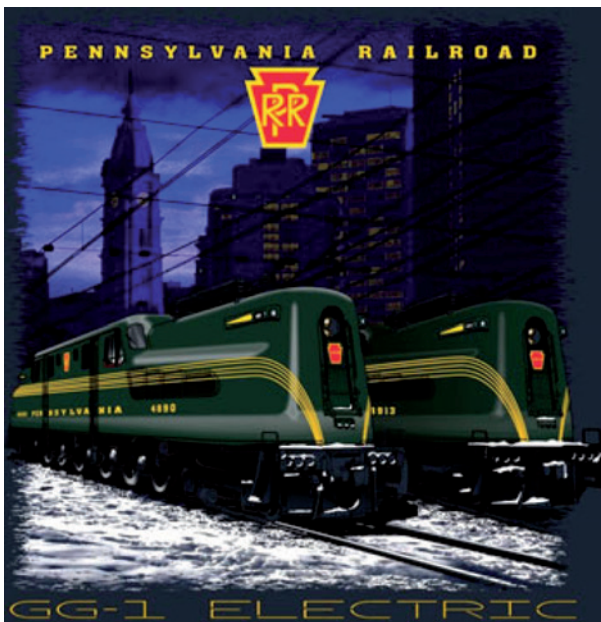


Abbildung 258

Die von Richard Loewy designten PRR-GG1 vor dem Rathaus von Philadelphia, Pennsylvania.²⁹⁵

294 Quelle: <http://www.locomotivaclub.it/images/ROCO%2063110.jpg> [1.2.2012].

295 Quelle: <http://www.railwayshop.com/daylight/53.jpg> [3.2.2012].



Abbildung 259

Und in Tuscan Red, Ausführung der 1950er Jahre, von Märklin-H0.²⁹⁶

Techniklectüren VIII

Auf der Durchreise von der Ost-Berliner Verwandtschaft entdeckte ich als Oberschüler in einem Charlottenburger Antiquariat in der Nähe vom Bahnhof Zoo ein Kompendium, das dort wohl auf mich gewartet hatte. Ein leinengebundener Presspappeinband mit eingepprägten Zeichnungen von Dampflok barg ein im Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen von Klaus Gerlach herausgegebenes Handbuch aus dem Jahr 1961, das alle Dampflok-Baureihen des Nummernschemas bei der Bundes- und Reichsbahn auf zwei bis vier Seiten vorstellte.²⁹⁷ Genau das hatte ich immer haben wollen: ein Nachschlagewerk unterhalb des Bildbandformats, das wie eine Grammatik benutzt und gegebenenfalls sogar zur Gattungsbestimmung ins Feld mitgenommen werden konnte. Optik, Haptik und Approach waren typisch für die DDR-Polytechnika: schlechtes und dünnes Papier, das schon erheblich angegilbt war, eine präzise deskriptive Sprache, einfache, aber sehr gut nachvollziehbare Baupläne mit den wesentlichen Maßen, Schwarz-Weiß-Fotos, die in der Reproduktion wie Zeichnungen wirkten: lauter positive Eigenschaften, die sich generell bei der praktischen DDR-Technikliteratur mit ihrem polytechnischen Bildungsanspruch beobachten ließen. In wenigen Sätzen umriss Gerlach in seinem Vorwort die Situation der Dampftraktion Ende der 50er, Anfang der 60er Jahre: „Mit der Auslieferung der Baureihen 23¹⁰ und 50⁴⁰ sowie dem Abschluß der Konstruktionsarbeiten für den Umbau der Schnellzuglokomotiven der Baureihe 01 ist in der Deutschen Demokratischen Republik die Entwicklung der Dampflokomotive beendet. Auch bei der Deutschen Bundesbahn kann der Umbau der 01-Lokomotiven als abschließende Konstruktionstätigkeit auf dem Gebiet des Dampflokbaus angesehen werden. Damit ist die Entwicklungsgeschichte der Dampflokomotive in Deutschland abgeschlossen. (...) Die Dampflokomotive zeigt in ihrer 130jährigen Entwicklung ein gutes Stück Geschichte der menschlichen Gesellschaft (...).“²⁹⁸ Dann wurde

²⁹⁶ Quelle: [http://maerklin.de/\[3.2.2012\]](http://maerklin.de/[3.2.2012]).

²⁹⁷ Klaus Gerlach, Für unser Lokarchiv, Berlin (Ost) 1961 u. ö.

²⁹⁸ Ebd., S. 7.

der Leser in die Kunst der Deklination eingeführt: Vor einem Gang durch die Baureihen von den 01-Rennpferden bis zu den 99er Schmalspurbaureihen erfolgte eine Erläuterung des Nummernplans zur Unterscheidung von Stammmnummer, Hauptgattung, Betriebsnummer und Betriebsgattung sowie zur Einübung der abgekürzten Bezeichnung der konstruktiven Merkmale: „2’C1’h4v Es handelt sich hier um eine Heißdampf-Vierzylinder-Verbundlokomotive, die drei gekuppelte Achsen und vorn zwei Laufachsen (Drehgestell) sowie hinten eine nicht im Hauptrahmen gelagerte Laufachse besitzt.“²⁹⁹ Die Kurzportraits der Baureihen äußern sich knapp zu den Entstehungs- und Verwendungskontexten, als deren Konsequenz die technischen Details vorgestellt werden: dieser selbstverständliche Sozialkonstruktivismus gehört auch zu den Grundzügen der DDR-Technikbeschreibungen: für die genialische Ingenieurstat war ebenso wenig Raum wie für eine sportlich-wettbewerbliche Sicht. Technik war ein gesellschaftliches Phänomen. Diese genuin marxistische Perspektive vertrug sich ganz ausgezeichnet mit dem Ethos der Sachlichkeit und eines preußisch-deutschen Verständnisses von Amt, Dienst und Pflicht, wie es sich in der Reichsbahnselbstdarstellungsliteratur der 20er und noch der 30er Jahre fand, so in dem repräsentativen Band ‚Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart‘ aus dem Jahr 1927.³⁰⁰ Besonders nützlich in Gerlachs Lokarchiv war der abschließende Teil über die ‚Benennung der Lokomotivteile‘. Hier wurde die Funktionalität der hochentwickelten, späten Dampfloks mit beschrifteten Detailfotos voraussetzungsarm verständlich gemacht: von den Windleitblechen über die Steuerung bis zum Führerstand und Tender. Das Lokarchiv und die Technikpublizistik überhaupt haben die DDR ebenso überlebt wie deren vorbildlich als kulturelles technisches Erbe der Ausbeutergesellschaft unterhaltene Traditions-Dampfloks. All dies ist als Quelle noch weithin zu entdecken.

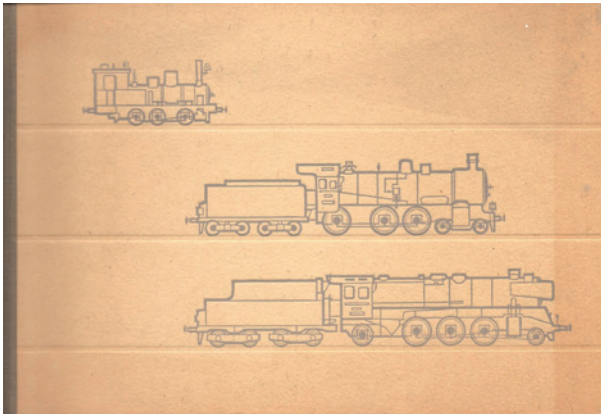


Abbildung 260

Das Cover: geprägte Pappe, robuste Gestaltung für die Mitnahme an den Bahndamm.³⁰¹

²⁹⁹ Ebd., S. 11.

³⁰⁰ Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart, hg. v. Wilhelm Hoff u. a., Berlin 1927.

³⁰¹ Ebd., Cover.

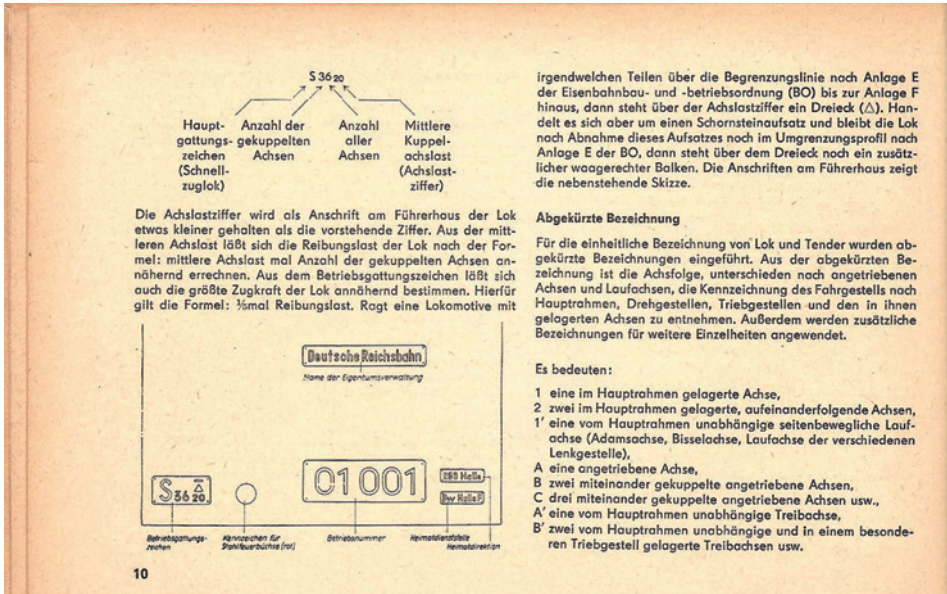


Abbildung 261
Grammatik, allgemeiner Teil.³⁰²

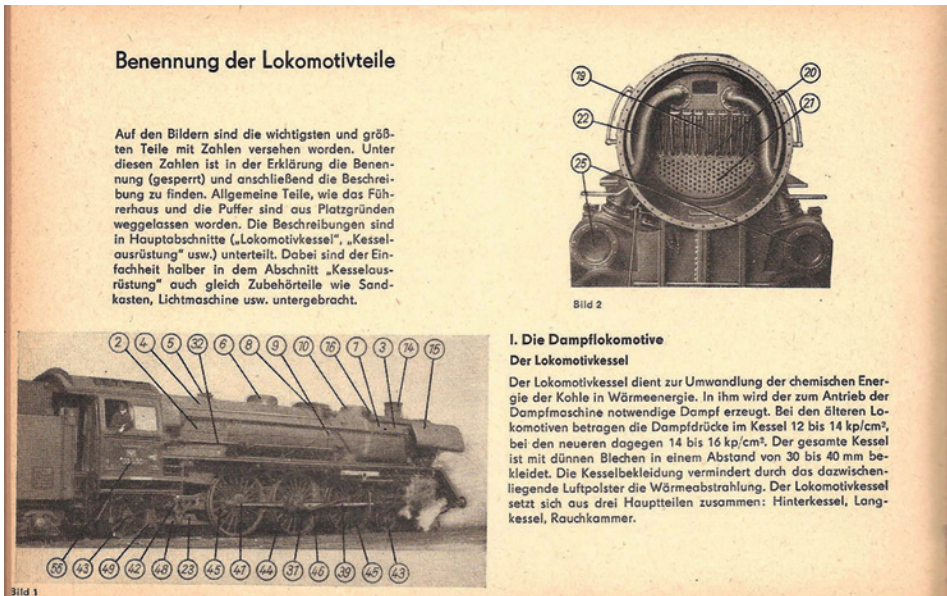


Abbildung 262
Grammatik, besonderer Teil.³⁰³

302 Ebd., S. 10.
303 Ebd., S. 230.

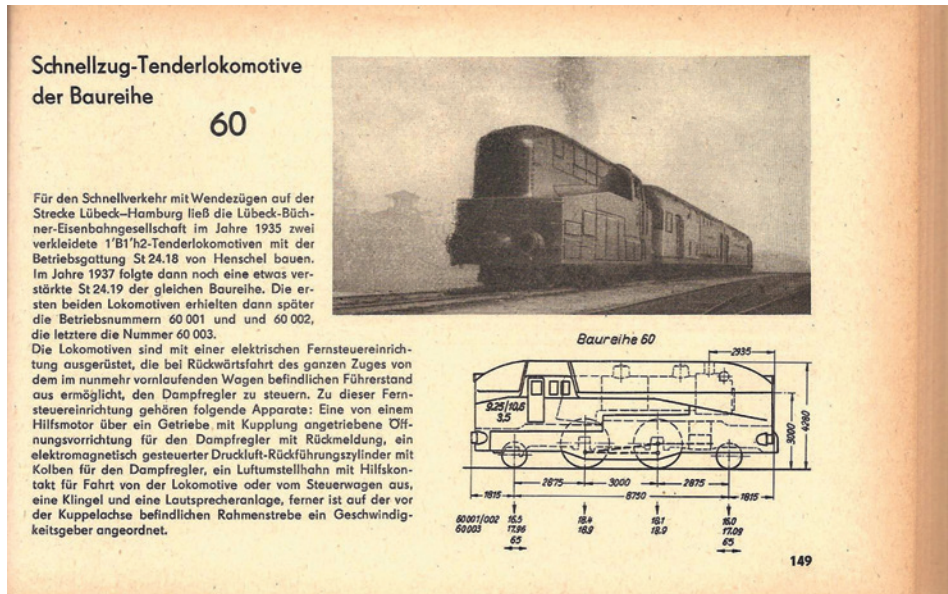


Abbildung 263
Ein Lokportrait.³⁰⁴

Techniklectüren IX

Ein handwerklich geschickter Mensch bin ich nie gewesen, mein Technikinteresse war, abgesehen von kleineren Basteleien an der Modellbahn, immer rein bild-, text- und dingbezogen. Ich wollte nicht durch Selbermachen, sondern durch Betrachten und Einordnen besitzen. Um so mehr hatte ich also das Bedürfnis, technische Abläufe und Artefakte jedenfalls narrativer erklärt oder vor Augen gestellt zu bekommen, als das im Brockhaus der Fall sein konnte. Ich zeichnete unsinnig viele Lokomotiven ab und liebte ausführliche technische Beschreibungen in Betriebsanleitungen. Im Aufsatzunterricht waren Ablaufberichte – Wie man einen Fahrradreifen repariert – mein Lieblingsgenre, im Unterschied zu meinem später Elektrotechnik studierenden, Fahrradreifen und anderes tatsächlich reparierenden Freund, der regelmäßig ins Schwitzen kam, wenn er technische Prozesse beschreiben oder das Lösen mathematischer Aufgaben verbalisieren sollte. „Das sieht man doch!“ war sein Kommentar zu solchen Zumutungen. Er besaß eine H0-Modellbahn auf Fleischmann-Grundlage, deren Anschauung zu meinen wesentlichen techniksatorischen Prägungen gehört. Jeder Satz eines Menschen enthält ihn ganz: um so mehr jede von ihm gebaute Modellbahnanlage. Sein Vater, Elektroinge-

304 Ebd., S. 149.

nieur bei der grauen Post, seit den 80er Jahren Chef-Verkabler der Telekom für unseren Teil von Nordwest-Niedersachsen und überzeugter Audi 100-Fahrer – „Vorsprung durch Technik“ –, hatte sie auf eine solide Holzständerkonstruktion gesetzt, die vor allem Raum für die Hauptsache schuf: die Verkabelung. Auf den state of the art modular gestalteten Teilplatten waren die Gleise sorgfältig verschraubt: jede kurze gerade Schiene mit zwei kleinen Schrauben, und dies so ordentlich, dass sich die meisten Schrauben beim Rückbauen der Anlage auch ohne Schaden für die fragilen Plastikschwellen wieder lösen ließen. Die Gleisplanidee stammte aus einem entsprechenden Heft von Fleischmann und war wenig überraschenderweise darauf ausgelegt, auf kleinem Raum möglichst das gesamte Schienensortiment und erheblich viele Doppelkreuzungsweichen unterzubringen. Das Betriebskonzept sah zwei auf zu engen Radien verlaufende Hauptstreckenovale vor, in deren Mitte ein unmotivierter Güterbahnhof hinter einem Abrollberg lag. Das waren die nach Stromkreisen voneinander getrennten Streckenabschnitte. Schotterung oder auch nur irgendeinen zaghaften Ansatz von Landschaftsgestaltung gab es nicht, denn das hätte die Funktionalität und Eigenwürde der Elektronik in Frage stellen können. Zwecks besserer Zugänglichkeit waren neben den riesigen Schaltkästen der Weichen große Löcher im Plattensperholz sichtbar, um die Kabelführung zu erleichtern: hier hatte der effizienzfromme Fachmann den Bohrer geführt, der im übrigen die optisch erfreulichen Unterflurantriebe für Weichen ablehnte: funktionale Technik musste man schon aus elektropädagogischen Gründen nicht verstecken. Alle Weichen waren mit durchnummerierten Druckknopfschalterpaaren in Gelb und Rot bedienbar, die sich auf einem ebenfalls von Papa gearbeiteten und beschrifteten Bildstellwerk von Schubladengröße befanden, auf das auch die Trafos montiert waren. Die elektronischen Möglichkeiten lagen weit oberhalb des Fuhrparks, der aus vier Zuggarnituren bestand und ein vollständiges Desinteresse am Vorbild spiegelte: Da gab es aus einem Startpackungsset eine B-gekuppelte Länderbahnlok mit zweiachsigen Epoche-I-Plattformwagen; einen Erzseltentladerganzzug, dessen einzelne Vierachser fürchterlicherweise trotz des ausdrücklichen Verbots auf jedem Waggon immer über den Abrollberg gedrückt wurden, und das auch noch von einer grünen DB BR 151; einen Zug aus Epoche-III-Nahverkehrssilberlingen in 1 : 100 hinter einer Epoche IV-BR 120, schließlich eine schon ziemlich ramponierte V 60 nebst diversen Güterwagen, darunter ein Sortiment von Container- und Kesselwaggons, die nach Buntheit ausgesucht worden waren. Trotz des Überwiegens elektrischer Traktion fehlte die Oberleitung. Der Rampe des Abrollbergs war ein Schaumstoff-Fertigprodukt von Noch für den Bau von Brücken und daher viel zu hoch, so dass die Wagen mit viel zu hoher Geschwindigkeit abrollten. Mein Freund löste das Problem durch umständliches Anlöten von bremsenden Metallstücken auf die Schienen. Die Bebauung beschränkte sich auf eine Straße von der NOCH-Straßenklebebandrolle, die für den Maßstab N gedacht und daher für die verwendeten Wiking-Fahrzeuge bei weitem zu schmal war. Sie führte einmal quer über die Anlage und hätte dabei zweimal den Schienenstrang gekreuzt, was unterblieb, um die

Gleise nicht zu verkleben: so führte sie jeweils nur bis an die Schwellen. Ansonsten gab es eine Sammlung von sehr sauber gebauten Vollmer-Vorstadthäusern, die einfach am Plattenrand an den Gleisen entlang standen, außerdem die recht große Schwarzwald-Dorfkirche St. Martin von Fallers. Die Familie hatte pietistische Neigungen.



Abbildung 264
Die grüne BR 151 in einer Engineering Version.³⁰⁵

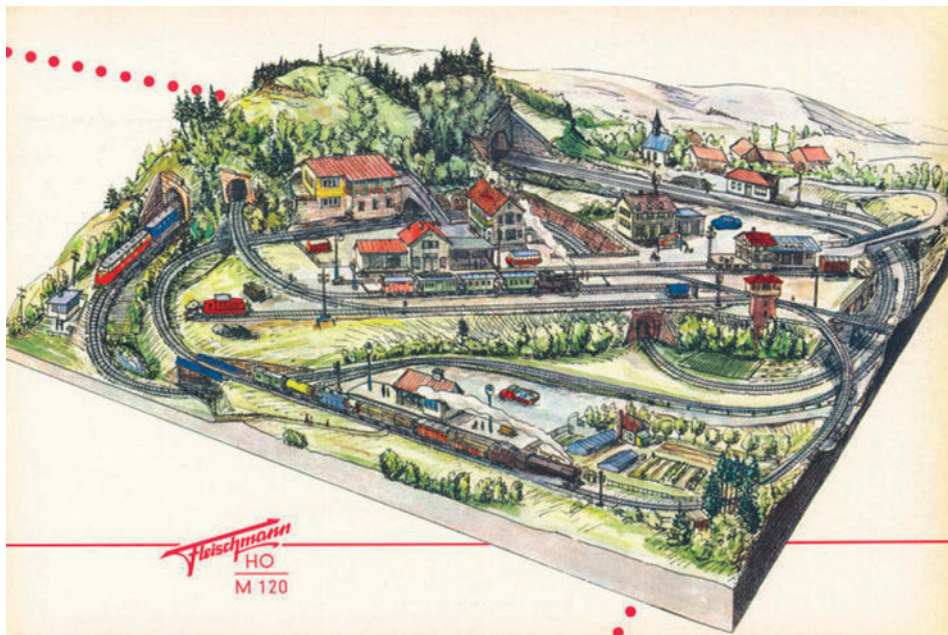


Abbildung 265
Eine Fleischmann-HO-Musteranlage der 50er Jahre: nichts für meinen Freund und seinen Vater. Zu wenig sichtbare Elektronik, zu viel Plunder.³⁰⁶

³⁰⁵ Quelle: http://www.esu.eu/fileadmin/download/brochures/2011/52919_BR151_Flyer_%20Aufgabe-1_DE_eBook_Aufgabe_II.pdf [3.2.2012].

³⁰⁶ Quelle: <http://alte-modellbahnen.xobor.de/t10501f51-Anlage-quot-Bergheim-quot-2.html> [3.2.2012].

Techniklectüren X

Im Oktober 1977 hatte der Herbsturlaub auf Langeoog gerade begonnen, als die Großmutter mütterlicherseits starb. Anders als sonst waren wir mit der Bahn gefahren, was die schnelle Rückkehr nach Osnabrück etwas kompliziert gestaltete. In der herbstlich sonnendurchfluteten Bahnhofshalle von Oldenburg i. O. mussten wir länger auf Anschluss warten. Zur Überbrückung der Wartezeit und wohl auch in Anerkennung der kindlichen, den verpatzten Urlaub über den Todesfall stellenden Egozentrik verschwand mein Vater in der Bahnhofsbuchhandlung und kam mit dem Eisenbahn-/Modellbahnmagazin, Ausgabe 10/1977, zurück, das er mir kommentarlos reichte. Es dürfte das einzige Mal in seinem Leben gewesen sein, dass er eine Nummer dieses damals wie heute gar nicht billigen Periodikums gekauft hat, dessen Faszinationsswelt sich ihm nicht erschloss. Aber er nahm ja auch hin, dass sich mein Bruder den Melody Maker kaufte. Von der Fahrt in einem VT 24 durch das nordwestdeutsche Tiefland bis Osnabrück bekam ich wenig mit, ich scannte das Eisenbahnmagazin ein. Dabei dürfte sich jenes Ritual der Erstauswertung einer neuen Ausgabe vorbereitet haben, das mich bis heute begleitet: ein gieriges Abblättern auf der Suche nach eindrucksvollen Modellbahn- und Lokfotos, dann die Wahrnehmung einzelner Themen, schließlich das Festsehen und -lesen bei Einzelheiten. Zunächst blieb ich bei einem zweiseitigen Bericht über eine sehr große H0-Anlage hängen, die alles hatte, was ich gern gehabt hätte: ein gut ausgestattetes BW mit vierzehnständigem Ringlokschuppen hinter der Drehscheibe, einen großstädtischen Hauptbahnhof auf zwei Ebenen und einen gut gesehenen und umgesetzten Landschaftsteil mit voralpinen Attributen.³⁰⁷ Wie oft ich mir die vier Fotos dieser Anlage angesehen habe, kann ich gar nicht sagen, jedenfalls trugen sie zu meiner Maßstabs- und Habitusbildung bei der Modellbahnerei erheblich bei. Faszination schloss auf die Dauer Kritik im Detail keineswegs aus, im Gegenteil. Hätte ich anfangs gern die gesamte Anlage, so wie sie war, aus der abstrakten Anschauung in meinen Besitz gebeamt, fielen mir im Lauf der Zeit kleine Defizite und kompositorische Fehler auf, die den Besitztrieb relativierten und den eigenen Planungssehnsucht auf der Grundlage von Vorbildstudien in Bildbänden anstachelten. Der BW-Teil, untergebracht auf einem mit der Hauptplatte durch eine herausnehmbare Brücke verbundenen Modul, war in sich nicht stimmig. Die Kleinbekohlungsanlagen passten nicht zu dem riesigen Lokschuppen, hier wäre ein Wiegebunker am Platz gewesen. Die pittoreske Gärtnerei direkt neben dem BW war an sich an diesem Standort ebenso deplatziert wie ein südwestdeutsches Fachwerkgebäude im Voralpenland. Der redaktionelle Kommentar wies – trotz vielen Lobs für die Gesamtatmosphäre – auf die wesentlich zu schmalen Bahnsteige des großen Bahnhofs hin. Das war nicht der einzige Fehler. Was hatte eine irgendwo ausgeschnittene, quadratische Aral-Werbung am Gitterwerk einer Fußgängerbrücke im

307 Red., Großer Betrieb auf großer Fläche, in: em 15 (1977), H. 10, S. 43 f.

Bahnhofsbereich verloren? Dieser sonderbare Umgang mit Werbung im öffentlichen Raum gehört überhaupt zu einem der häufigsten Ungenauigkeiten auf Modellbahnanlagen. Viel zu viele Schienen- standen viel zu wenigen Straßenfahrzeugen gegenüber, so als der Individualmotorisierungsgrad der DDR dargestellt werden sollte. Hinzu kamen unmotiviert im Gleisfeld herumstehende Streckenwärterhäuschen, an deren Stelle Fernsprechverschlänge aus Wellblech nachvollziehbar gewesen wären. Bei einem der beiden Landschaftsbilder stach ins Auge, dass nicht nur die Brückendurchfahrtshöhe einer Straßenunterführung deutlich zu niedrig, sondern auch die hier verlaufende Straße so schmal war, dass der MAN-Tankwagen von Wiking sie ganz ausfüllte. Das filigrane Umspannwerk im Gleisbogen ist nicht nur betriebstechnisch überflüssig, sondern auch Ausdruck von horror vacui: ein bewachsener Bahndammabschnitt hätte es auch getan. Sicherlich stand ein so weitgehender Dekonstruktivismus erst am Ende eines langen Reflexionsprozesses, der im Oktober 1977 im Oldenburger Hauptbahnhof begann. Entscheidend war, dass damit der Einstieg in die ewige konstruktive Suche nach Authentizität begann, die vor allem eines brauchte: Bilder, immer wieder Bilder.



Abbildung 266

Oldenburg i. O. HBF, vor 1932.³⁰⁸

³⁰⁸ Quelle: http://www.laenderbahn.info/oldenburg/bahnhoefe/oldenburg.html?rex_resize=500a__oldenburg_hauptbahnhof_0396.jpg [4.2.2012].

10 Oktober 1977 · 15. Jahrgang · DM 4,00 sfr 5,00 öS 33,00 hfl 5,30 FF 10,00 F 21360 E

eisenbahn Modellbahn magazin



Jetzt ist sie fertig: Unsere preuss. S 10

**Fotos aus
den dreißiger
Jahren ▶**

**Dampf an
Rhein und
Ruhr**

**Neu für den
Modellbahner**

**Unser
Wettbewerb:
Bahnhof
Freital/Sachsen**



Abbildung 267

Der SPIEGEL des Modelleisenbahners. Sachlichkeitspathos und vor allem Bilder.³⁰⁹

309 em 15 (1977), H. 10, Cover.



Abbildung 268
Süßliche BW-Romantik fern von der schwarzen Grundfarbe des schmutzigen Vorbilds.³¹⁰



Abbildung 269
Zu eng, zu voll: der große Bahnhof.³¹¹

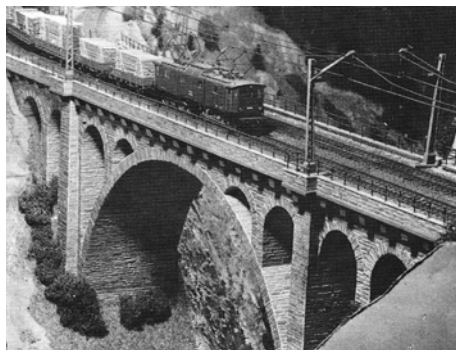


Abbildung 270
Gut gestalteter Brückeneinschnitt.³¹²

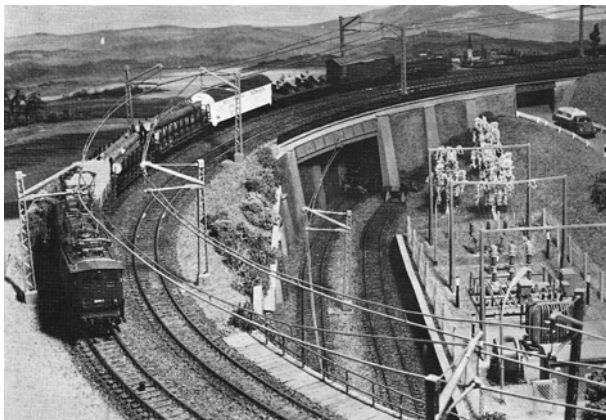


Abbildung 271
Zu viel auf einmal. Weniger wäre mehr.³¹³

³¹⁰ Ebd., S. 43.

³¹¹ Ebd., S. 44.

³¹² Ebd.

³¹³ Ebd.

Techniklectüren XI

Übersichtszeichnungen von Lokomotiven haben mich immer begeistert. Diese Faszination war eher ästhetischer als funktionalitätsorientierter Natur. Die Linienführung in dem großen zwei- oder dreiteiligen Plan, der jeder Ausgabe des Eisenbahn-/Modellbahnmagazins beilag, gewissermaßen das Artefakt-Playmate des Monats, brachte mich nicht auf die Idee, dergleichen nachbauen zu wollen. Ich pauste die Zeichnung auf pergamentartiges Durchschlagpapier ab und machte mir auf diese Weise einen Lok- oder Waggonkörper ganz zu eigen. Bei den Details der Dampfloksteuerung oder Rohrführung auf dem Kessel konnte das Geduld erfordern. Die Befriedigung solchen Tuns bestand darin, etwas ordentlich nachvollzogen und auf diese Weise dem Verständnis für Formen und Proportionen nähergekommen zu sein. Erst dann erschien es mir legitim, einer Lok in den Bildbänden in ihre Kontexte zu folgen. Weil ich irgendwann schon recht viele Maschinen nachgezeichnet hatte, ärgerten mich offensichtlich falsche Darstellungen auf Prospekten oder in der Jugendliteratur. Ein entfernter väterlicher Verwandter, der noch bei der DRG Schlosser gelernt hatte und in einem metallverarbeitenden Betrieb im Bergischen tätig war, bekam bei einem Besuch meine Vorliebe mit. Er selbst baute im Maßstab 0 Metallmodelle, von denen sich im Lauf der Jahrzehnte so viele angesammelt hatten, dass er in seinem Wohnhaus eine eigene Einzimmerwohnung dafür anmietete. Er schenkte mir ein Paket mit farbigen Modellkarten unterschiedlicher Loks, die er für seine Nachbauten verwendete. Sie waren fotorealistisch gezeichnet und laminiert, also werkstattverwendbar. Außerdem enthielten sie Angaben nach der RAL-Farbenpalette, die ich auf diese Weise kennenlernte. In unserer buchbezogenen Familie war ich der einzige, der überhaupt länger mit ihm sprach, und er mochte mich. Verstehen konnte er meinen dandyhaften Zugang zu seinem Lebensthema, der durch handarbeitsferne Objekt-, Text- und Bildliebe bestimmt war, allerdings nicht. Bei einem Besuch zeigte er mir seine mustergültig eingerichtete, neonhell ausgeleuchtete Werkstatt, in dem



Abbildung 272
Ein Leben für das Detail.³¹⁴

³¹⁴ Quelle: privat.

das Werkzeug nummeriert und griffbereit an der Wand hing und eine strenge, militärische Fabrikatmosphäre herrschte. Aber schon bei der Vorführung eines spanabhebenden Werkzeugs ließ mein Interesse nach. Und die Vorstellung, man könne sich ein Leben lang mit der Anfertigung schöner Dinge beschäftigen und trotzdem auf der rein manuell-funktionalen Ebene hängenbleiben, würzte den Respekt vor dem handwerklichen Können mit Grauen. Seine Spur 0-Loks waren vollkommen kontextfreie, geradezu abstrakte Meisterstücke, aber sie verstaubten auf scheußlichen Metallrosten, da ihr Erbauer nicht einmal ein solches Minimum an ästhetischem Kontextinteresse aufbrachte, sich passendes Schienenmaterial zu kaufen oder zu bauen, wozu er ohne Zweifel in der Lage gewesen wäre. Von einer Anlage, und sei es in Form eines BW-Standmodells, ganz zu schweigen. Er selbst fotografierte mit mehr Begeisterung als Geschick die letzten Einsätze von Dampflokomotiven in der Bundesrepublik und in der DDR und beschriftete die Fotos ebenso gründlich wie seine Werkzeugwand mit seiner gemalten Präzisionsschrift, aber ausschließlich zu dem Zweck, seine Modelle noch perfekter gestalten zu

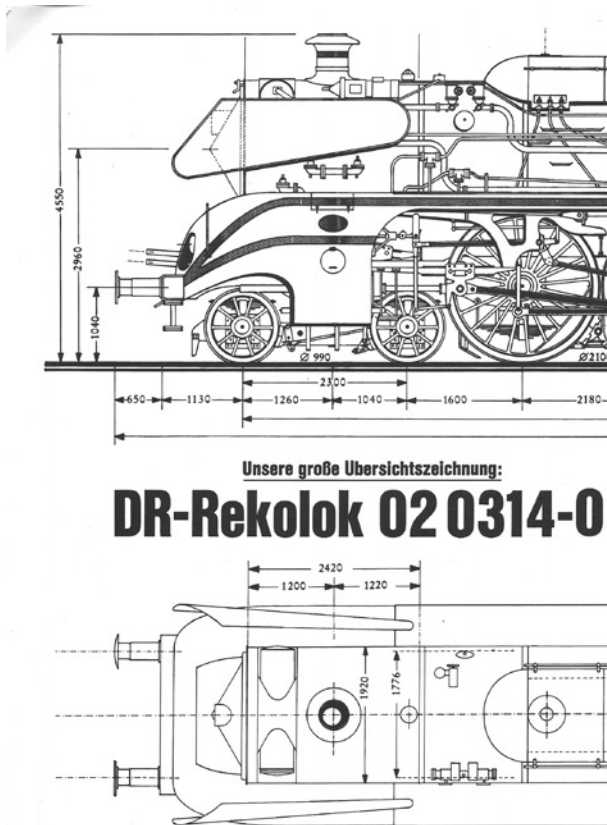


Abbildung 273
Übersichtszeichnung aus dem eisenbahn
magazin.³¹⁵

können. Wenn ich versuchte, mit ihm über Entwicklungslinien, Verwendungsformen oder die Unterschiede zwischen Vorbild und Modell zu reden, versiegte die Kommunikation nach wenigen Sätzen. Modelle waren für ihn kleine Abbilder der Realität, bei denen es darauf ankam, dass alles so funktionierte wie beim Vorbild auch. Darüber redete er gern und ausführlich: wie man das machte, welche Materialbearbeitungsverfahren und Werkzeuge dafür erforderlich waren. Alles andere und weitere ging ihn nichts an. Seit dem Studium habe ich ihn nicht mehr gesehen und der Kontakt brach ab. Ob er sich eines seiner Lokmodelle ins Altersheim mitgenommen hat? Zu hoffen bleibt nur, da er kinderlos war, dass jemand die Hinterlassenschaft seiner gestalterischen Lebensleistung zu würdigen weiß und nicht als Schrott entsorgt.

Techniklektüren XII

Zu meinen wichtigsten Techniklektüren gehörte ein PIKO H0-Katalog, der Ende der 70er Jahre seinen Weg aus der DDR zu uns nach Osnabrück fand. Da meine Eltern meine Modellbahnbegeisterung dadurch zu deckeln versuchten, dass sie auf einer moderaten Ergänzung dessen bestanden, was mein älterer Bruder seit den 60er Jahren von der DDR-Verwandtschaft geschenkt bekommen hatte, war es für mich eine Offenbarung zu sehen, was es hier alles gab. Das Gefühl der Benachteiligung gegenüber dem breiteren Angebot von Zweileitergleichstrommodellen nach Bundesbahnvorbildern aus dem Westen schlug um in eine Euphorie über die rare Reichsbahnwelt von PIKO. Der Katalog war so ganz anders als das Hochglanzmaterial, das man in unseren Fach- und Spielwarengeschäften angeboten bekam und teuer kaufen musste. Auch wenn mir erst später klar wurde, dass er einem anderen Pfad von Design und Werbung folgte, der viele Stilelemente der 20er und 30er Jahre in modernisierter Form aufbewahrte, fiel mir schon damals auf, dass Eisenbahn und Modellbahn anders präsentiert wurden, und diese Anders-

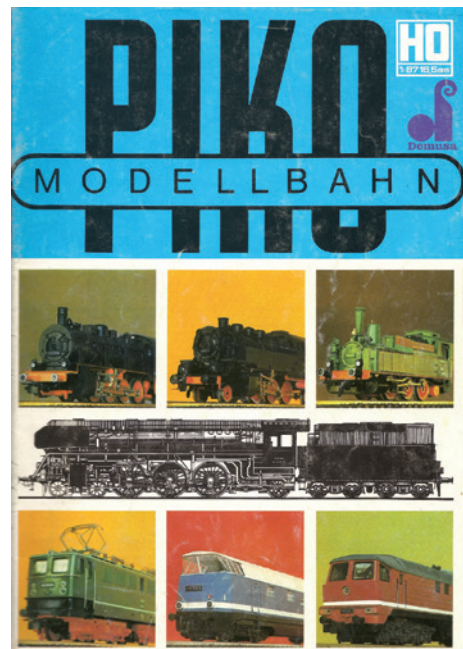
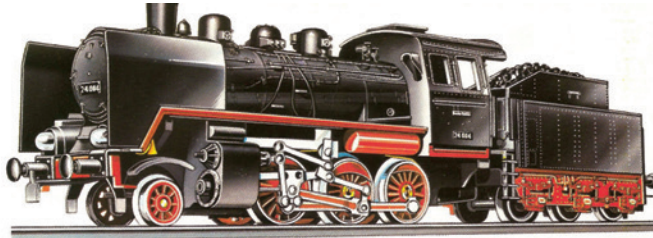


Abbildung 274
PIKO-Optik.³¹⁶

³¹⁶ Piko Modellbahn H0, o. O., o. J. [späte 70er Jahre], Cover.

artigkeit gefiel mir. Im PIKO-Katalog ging es offensichtlich nicht um die Produkterotisierung, die den eindimensionalen Konsumenten kaufgeil machen sollte, sondern in einem erstaunlichen Maß um Technik als soziale Konstruktion, um Technikästhetik und Technikpädagogik. Das DIN A 4-formatige Heft war dünn und engbedruckt, das Cover mit den Bildern von untersichtig fotografierten Dampf-, Diesel- und Eloks nüchtern bis spröde: die Bilder wirkten wie die als Foto inszenierte, abstrakte Eisenbahngraphiken der 30er bis 50er Jahre. Wie meistens im DDR-Farbdruck war der Umgang mit Leitfarben sparsam. Nicht sie erzeugten den Bildeindruck, sondern die dargestellten Formen und Linienführungen z. B. des hochgezoge-

BR 24 x



190/EM 10 Modell der Personenzuglokomotive BR 24 der DR Achsfolge 1'C, LÜP: 200 mm. Vorbildgetreue Ausführung in allen Details, Farbgebung und Beschriftung. Alle drei Kuppelachsen angetrieben. Stirnlampen beleuchtet.

190/EM 10 Model of the DR passenger train engine BR 24. Axle arrangement 1'C, length: 200 mm. Exact make of all details, colours and inscriptions. All three coupling axles are driven. Front lamps lighted.

190/EM 10 Modèle de la locomotive pour trains omnibus BR 24 de la DR. Disposition des essieux type 1'C, longueur: 200 mm. Reproduction fidèle de tous les détails, couleurs et inscriptions comprises. Tous les trois essieux couplés sont entraînés. Lampes frontales éclairées.

Abbildung 275

Eine geradezu brutale Herausstellung von Mängeln: aber jede realisierte Niete sieht man.³¹⁷



VT 135

5/6100 Modell des Verbrennungstriebwagens VT 135 der DR, Achsfolge 1 A, LÜP: 141 mm. Vorbildgetreue Ausführung in allen Details, Farbgebung und Beschriftung, beide Radsätze angetrieben, beleuchtete Stirnlampen.

5/6100 Model of the railcar with internal combustion VT 135, DR. Axle arrangement 1 A, length: 141 mm. Exact make of all details, colours, and inscriptions, both sets of wheels driven, lighted front lamps.

5/6100 Modèle de l'automotrice à essence VT 135 de la DR. Disposition des essieux type 1 A, longueur hors tampons: 141 mm. Reproduction fidèle de tous les détails, couleurs et inscriptions comprises; les deux essieux entraînés, lampes frontales éclairées.

5/6504-01 Modell des Beiwagens VB 140312 der DR – Zachsig – LÜP: 141 mm. Vorbildgetreue Ausführung in allen Details, Farbgebung und Beschriftung passend zum Modell 5/6100.

5/6504-01 Model of the trailer VB 140312 of DR with two axles, length: 141 mm. Exact make of all details, colours, and inscriptions, matching model 5/6100.

5/6504-01 Modèle de la remorque VB 140312 de la DR – 2 essieux – longueur hors tampons: 141 mm. Reproduction fidèle de tous les détails, couleurs et inscriptions adaptées au modèle 5/6100.

Abbildung 276

Keinerlei ästhetische Glätte.³¹⁸

317 Ebd., S. 8.

318 Ebd., S. 18.

nen, reichsbahnoffiziell wirkenden PIKO-Schriftzuges mit dem quer eingestellten Balken ‚Modellbahn‘. Der hohe Grad an Ernsthaftigkeit, mit dem hier Eisenbahnartefakte vorgestellt wurden, hatte nichts Spielerisches. Das in westlichen Katalogen zur Überwindung von Mentalitätsschatten der protestantischen Arbeitsethik oft auftauchende Wort der ‚Freizeit‘ – zumeist in Verbindung mit Attributen wie ‚sinnvoll‘ oder ‚kreativ‘ – suchte man im PIKO-Katalog vergebens. Er setzte die gesellschaftliche Relevanz der Bahn voraus und verstand sich als ein dokumentierendes Hilfsmittel der nachvollziehenden Teilhabe daran im Modell. Das war nicht Spiel und Spaß, sondern ein in sich sinnvolles Tun, das keines hedonistischen oder individualistischen Überbaus bedurfte. Ich behaupte, dass der Katalog nicht etwa in erster Linie aus Gründen der geringeren, mangelbedingten Produktionsaufwendigkeit, sondern eben aufgrund dieses Mindsets vor allem aus graphischen Darstellungen, nicht aus Fotos, bestand. Darin verbanden sich eine Traditionslinie des reichsbahnnationalistischen und radikal-sachlichen Ingenieursdenkens und der marxistische Approach wie zwei Scharfenbergkupplungen. Sauber gezeichnete Bilder in Unter- oder seitlicher Draufsicht traten an die Stelle objektpornographischer Produktfotografie im Westen, die mit ihren Möglichkeiten der Ausleuchtung und Belichtung seit den 60er Jahren vieles vorbildgerechter aussehen ließ als es sich am Modell dann darstellte. Die PIKO-Graphiken betonten in fotorealistic Manier auch die Detaillierungsmängel der H0-Modelle z. B. beim Gestänge der Dampflokomotiven. Sie waren nicht nur nicht geschönt, sondern verkörperten eine eigene Ästhetik des Nichtperfekten, anders ausgedrückt: einen eigenen Stil und Pfad der Technikdarstellung. Fotos gab es auch. Sie führten große Club- oder Firmenanlagen vor, bei denen wiederum der realistische im Umgang mit Materialien ins Auge stach: keine milden Allgäuer Plastikmatten mit strahlend glänzenden Paradezügen, die



Abbildung 277

Eine große PIKO-H0-Anlage: keine geschönten Gleisradien, aber atmosphärisch dicht reichsbahnmitteldeutsch.³¹⁹

319 Ebd., Rückseite.

im Vergleich zu den von Holz, Gips, Pappe und Farbe beherrschten DDR-Anlagen immer ein wenig playmobilhaft wirkten und wohl auch wirken sollten. Eigentlich kann ich nicht sagen, dass ich diesen PIKO-Katalog gelesen oder immer wieder betrachtet habe, eher internalisiert. Seine Darstellungsform entwickelte sich bei über die Jahre zu einem sozialkonstruktivistischen Maßstab der Technikwahrnehmung überhaupt sowie der Unterscheidung von Werbelyrik und Artefaktbezug.

Triebwagen- und Diesellokgesichter von DRG, DB und DR im Vergleich

Dem DRG-SVT 137, Bauart Hamburg, ist seine Bauzeit Mitte der 30er Jahre und die Formensprache der ‚nützlichen Moderne‘³²⁰ preußisch-deutscher Prägung gut anzusehen: schmales Profil, klare Linien und Proportionen, keine Stromlinienspielereien, wo sie nicht erforderlich sind, dezent-traditionelle Farbgebung innerhalb des Gewohnten. Der gesamte Triebwagenkörper wirkt stark vom Flugzeugbau inspiriert, und eine Vorstufe zum späteren Personenflug zwi-



Abbildung 278

SVT 137 Bauart Hamburg, wohlrestauriert im Leipziger Hauptbahnhof.³²¹

320 Die nützliche Moderne. Graphik & Produkt-Design in Deutschland 1935–1955, hg. v. Westfälischen Landesmuseum für Kunst und Kulturgeschichte Münster, Münster 2000.

321 Quelle: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:SVT_137_Bauart_Hamburg.jpg&filetimestamp=20080216094757 [4.2.2012].

schen Metropolen und sternförmig bezogen auf Berlin sollte seine Geschwindigkeit von 160 km/h auch darstellen. Sein 30er-Jahresdesign prägte die deutsch-deutsche Nachkriegszeit. 1950 gab die US Army fünf von ihr genutzte Züge zurück, die bis 1958/59 bei der jungen Bundesbahn liefen und dann an die DDR-Reichsbahn verkauft wurden. Dort waren sie bis 1983 im Einsatz, ab 1970 mit UIC-Computernummern.

Von der Flugzeugeleganz des SVT ist der DB-Eierkopf VT 08⁵ weit entfernt, der seit 1952 in Erscheinung trat. Seine biedere Omnibus-Anmutung trug zur Begründung eines eigenen neu-sachlichen Bundesbahn-Stils bei, der nicht nur dem Wiederaufbau des Mobilitätsnetzes in der Bundesrepublik Form gab, sondern z. B. im Bereich des Waggonbaus auch auf Westeuropa ausstrahlte. Das war ein signifikant anderer Pfad als der der DRG und der Reichsbahn in der DDR. Mit den Eierköpfen und ihrem Leistungsprofil wurde erstmals erkennbar, dass die Zeit der Dampftraktion abließ, denn deren Domäne griff der VT 08 an, der im Hinblick auf Fahrkomfort und Benutzerfreundlichkeit nicht wenige Attribute der elitären ‚Fliegenden Hamburger‘ und ‚Fliegenden Breslauer‘ nun für den normalen zwischenstädtischen Verkehr popularisierte: bescheidener Luxus für alle in der Zweiten Klasse. Die Züge liefen lang, bis 1985.



Abbildung 279
VT 08⁵ als Fdt „Roland“ 1953 in Ober-scheden.³²²



Abbildung 280
Und als DB-BR 613, 1984 in Schachtenbeck.³²³

322 Quelle: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/5f/Suedbahn_VT08.jpg [4.2.2012].

323 Quelle: <http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:613-600-60-34.jpg&filetimestamp=20090414211446> [4.2.2012].

Das TEE-Konzept, das die westeuropäische wirtschaftliche und politische Integration nun auch konsequenterweise auf den internationalen Schienenverkehr übersetzte, fand sein frühes Leitartefakt bei der Bundesbahn im VT 11⁵. Ab 1957 verkehrte fünf Züge auf Strecken, deren Endpunkte ein Spiegel der E(W)G-Geschichte darstellten: TEE 31/32 Rhein-Main, Frankfurt/Main–Amsterdam; TEE 74/75 Saphir, Dortmund–Oostende; TEE 77/78 Helvetica, Hamburg-Altona–Zürich; TEE 168/185 Paris-Ruhr, Dortmund–Paris Nord. Der westdeutsche TEE-Triebwagenkopf war die fahrbare Form des Wirtschaftswunderwohlstandsbauchs. Die Nashorn-Optik belegt den endgültigen Bruch mit den Traditionen des Reichsbahndesigns. Wie eisenbahngeschichtliche Ironie wirkt es, dass aus dem Bestand der ab 1987 an Italien verkauften Triebzüge einer 1990 an die DR ausgeliehen wurde und von Juli bis September als Intercity ‚Max Liebermann‘ zwischen Hamburg und Berlin pendelte – mit dem DR-Signet.



Abbildung 281

Als DB-BR 601 1986 bei München, ein vormaliger TEE-Triebwagen.³²⁴

Um 1960 werben die Belgischen Staatsbahnen mit dem deutschen TEE-VT: „Liège–Hambourg en 6 h. Trans Europ Express“.³²⁵ Und schon wenige Jahre später wird neben dieser Premium-Mobilität der Ersten Klasse InterRail den EG-Raum für Jugendliche erfahrbar machen. Auch im Ostblockraum gab es eine beachtliche Jugend-Eisenbahnmobilität.

³²⁴ Quelle: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/92/BR601-BDE.jpg> [4.2.2012].

³²⁵ Hubert Spiegel, Fang mich, wenn du kannst. [Rez. Von Thierry Favre, Eisenbahnplakate, München 2011], in: FAZ Nr. 28 vom 2.2.2012, S. R 10.



Abbildung 282

Lasst Dicke unter sich sein: West-Europa seit den 50er Jahren.³²⁶

326 Ebd.

Der 1965 bis 1968 von dem VEB Waggonbau Görlitz produzierte DR-Triebwagenzug VT 18.16 macht den Unterschied trennscharf erkennbar: die Reichsbahn der DDR führte die Formensprache der DRG in modernisierter Form weiter: ein später Zeppelin.



Abbildung 283

Der DR-Dieseltriebzug BR VT 18.16 Bauart Görlitz, 2005.³²⁷



Abbildung 284

Und in H0 von Noch.³²⁸

³²⁷ Quelle: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Baureihe_VT_18.16_-_2.jpg&filetimestamp=20050605133943 [4.2.2012].

³²⁸ Quelle: <http://www.noch.de/pictures/produktkatalog/800px/73308.jpg> [4.2.2012].

Der zwischen 1964 und 1968 von MAN und Uerdingen gebaute Nahverkehrstriebwagen folgte äußerlich dem kubischen Designtrend im LKW-Bau. Technisch war er avanciert, u. a. durch später wieder rückgängig gemachte Experimente mit Neigetechnik. Bis 2005 war dieses Gesicht vor allem in Nordwestdeutschland oft auf Strecken zu sehen, die immer weniger in das Magistralenkonzept der börsenfähigen DB AG passten. Technisch und betrieblich steht die Baureihe 624 für den Höhepunkt eines Zeitraums der Triebwagenentwicklung, der mit den Eierköpfen in den frühen 50er Jahren begann.



Abbildung 285

Als DB BR VT 624, Herne 1988. Vorn in der Originallackierung, hinten ozeanblau-beige.³²⁹



Abbildung 286

Der Büssing BS 16 als Pritschen-Lastzug von Wiking H0: ein Epochengenosse.³³⁰

329 Quelle: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:624_668-0_1.jpg&filetimestamp=20101104142259 [4.2.2012].

330 Quelle: http://www.wiking.de/uploads/images/product/selection_detail_587.1.jpg [4.2.2012].

Andere Gesichter



Abbildung 287

SNCF Autorail X 2426 600 ch von 1952, 1995. Wie der Name schon sagt: ein größeres Auto auf Schienen, Nachfolger des berühmten Bugatti-Triebwagens XB 1000 von 1932.³³¹



Abbildung 288

Der Triebwagen RAm der SBB und DE IV der NS, Heemstede, Mai 1974. Ziemlich eindeutig amerikanisch inspiriert: ein europäisiertes F7-Gesicht, das ab 1957 auf der Rhein-Magistrale zu sehen ist. 1977 gingen einige RAm nach Kanada und fielen nicht weiter auf.³³²

331 Quelle: <http://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Autorail-x2426-2.JPG> [4.2.2012].

332 Quelle: http://www.bordertrain.net/traindepot/Gallery/fullv/NicoSpilt_dia2444.JPG [4.2.2012].



Abbildung 289

Der elektrische Triebwagen ETR 302, Il Settebello, der FS, gebaut zwischen 1952 und 1959, Mezzocorona, 1998: Ufo-Barock.³³³



Abbildung 290

Der NS-VT DE 41, Simpelveld, 2006. Der ‚Blauer Engel‘, 1953 bis 1956 in Dienst gestellt, gehörte zum Modernisierungsplan X der Nederlandse Spoorwegen: eine Kreuzung aus DRG- und Barkassen-Optik mit einem Schuss Fokker.³³⁴

333 Quelle: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/3c/Etr302-121298comezzocorona.jpg> [4.2.2012].

334 Quelle: <http://www.treinfo2000.bc/oktober2006/fotovan.htm> [4.2.2012].

Deutsch-deutsche Gegenproben: Bundesbahn- und Reichsbahnstil bei Diesellokgesichtern



Abbildung 291
DB V 200 033, gebaut 1953/1956–58, Heidelberg, 2007. Dicke Backen.³³⁵



Abbildung 292
DR V 180, ab 1970: 118 141-1, gebaut 1960–66 Chemnitz, 2007. Schmale Hüften.³³⁶

335 Quelle: http://www.privat-bahn.de/V200DB_Fotos.html [6.2.2012].

336 Quelle: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:V180_141.JPG&filetimestamp=20100907012734 [6.2.2012].



Abbildung 293
DB V 100 2042, gebaut 1962–65, Porta Westfalica, 1967. Runde Kanten, Lüfterschnurrbart.³³⁷



Abbildung 294
DR V 100, ab 1970 201 609-5, gebaut 1966–85, Oranienburg, 1992. Kantige Kanten, große Augen.³³⁸

337 Quelle: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/78/1967-Zug-in-Porta.jpg> [6.2.2012].

338 Quelle: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Baureihe_201_609-5_1.jpg&filetimestamp=20090311131640 [6.2.2012].



Abbildung 295
DB V 100 von Roco HO.³³⁹



Abbildung 296
DR V 100 von Roco HO.³⁴⁰



Abbildung 297
DB V 60 114, gebaut 1956–64, 2008. Diffuser Lokkörper.³⁴¹

339 Quelle: <http://www.roco.cc/produkteshop/uebersicht/detail/cat/12942/d/4/p/8547%2C12942%2C12938%2C12937/pr/diesel-lokomotive-v-1002-der-db-mit-decoder.html> [6.2.2012].

340 Quelle: <http://www.roco.cc/produkteshop/uebersicht/detail/cat/12942/d/4/p/15974%2C12942%2C12938%2C12937/pr/diesel-lokomotive-br-v-100-der-dr-1.html> [6.2.2012].

341 Quelle: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:V_60_114_a.jpg&filetimestamp=20080505192707 [6.2.2012].



Abbildung 298
DR V 60, ab 1970 106 362-7, gebaut 1962–
82, 1981. Kompakter Lokkörper.³⁴²



Abbildung 299
DB Köf III, gebaut 1959–65, Mannheim, 2007. Kleinrangierlok spielt Jet.³⁴³

342 Quelle: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/10/Fotothek_df_n-10_0000399.jpg [6.2.2012].

343 Quelle: <http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Br335.jpg&filetimestamp=20070310174509> [24.9.2012].



Abbildung 300
DR V 15, gebaut 1958–76, Dresden, 2009. Kleinrangierlok, old school.³⁴⁴



Abbildung 301
Der DB-Keks, 1949–94.³⁴⁵



Abbildung 302
Das serifenreiche DR-Signet, 1949–94.³⁴⁶

344 Quelle: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Diesellok_V_15_1001_retouchted.jpg&filetimestamp=20090401123840 [6.2.2012].

345 Quelle: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Deutsche_Bundesbahn.svg&filetimestamp=20101004113409 [6.2.2012].

346 Quelle: http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Deutsche_Reichsbahn_DDR.svg&filetimestamp=20110306224026 [6.2.2012].

Verstauben

Das Verstauben als charakteristischer Teil des sozialen Lebens der Artefakte und ihrer Temporalität lohnt eine nähere Betrachtung. Jeder, der mit Büchern und Modelleisenbahnen zu tun hat, weiß sofort, wovon die Rede ist und wird auch eine Typologie des Verstaubens plausibel finden. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit möchte ich hier drei Verstaubungstypen ansprechen, von denen mir der letzte am wichtigsten erscheint: Oberflächenverstaubung, Tiefenverstaubung und gestalterische Verstaubung. Oberflächliches Verstauben geht erstaunlich schnell. Kehrt man nach drei Wochen Sommerurlaub an den eigenen Schreibtisch zurück, kann man es sehen. Wäre Hans Castorp tatsächlich nach drei kurzen Erholungswochen von seiner Stippvisite aus dem Davoser Sanatorium Berghof nach Hamburg zurückgekehrt, hätte er vorgefunden, dass Staub sich auch auf seinen irdischen Besitz gelegt hat, trotz allen Wedelns der Haushaltshilfe Schalleen. Da es in unseren Haushalten weitaus mehr glatte, monochrome Flächen als 1907 gibt, hat es der Staub leicht, seine sanfte Arbeit zu verrichten, und eine Schalleen haben die meisten von uns nicht mehr. So greifen wir zum Staublappen oder Staubsauger, wenn es gar nicht mehr anders geht oder unmittelbare technische Gefahr droht, also der Ventilator des lebensnervhaltenden Rechners vor Überlastung katarrhalisch röhrt oder wir bestimmten Besuch erwarten. Niemals gelingt es, alle leicht verstaubten Ecken zu erreichen, so dass die Gnadenlosigkeit der winterschrägen Sonnenstrahlen auf Fensterbänken und Buchrücken Streifen relativ geringer von solchen erheblicher Verstaubung unterscheidbar macht. Mit Tiefenverstaubung meine ich nicht nur eine über längere Zeit ungestörte, also besonders intensive Leichtverstaubung, sondern etwas qualitativ anderes. Tiefe Verstaubung entsteht auf Dachböden und in Kellern, in unbewohnten Wohnungen, Häusern und Schuppen. Sie ist ein Phänomen für sich, und die Literatur hat sich das früh zu eigen gemacht. Tiefenstaub ist eine literarische Grundzutat des Kriminalromans, der Schauerromantik und vieler Frühformen der Science Fiction-Literatur; er ist der Stoff, in dem Spuren erzeugt, Erkenntnisse sowie Geheimnisse geborgen und aus dem vor allem technische Utopien erwachsen, die dann zu späterer Wiederentdeckung wiederum zunächst im Staub versinken. Tiefenstaub lässt sich nicht mehr beseitigen – man denke an ein neuenglisches Spukhaus im Geist von Poe –, und oft enden Erzählungen, in denen die Ruhe des Staubes von Neugierigen oder Waghalsigen gestört wird, auch mit Zerstörung und Tod. Staub ist nicht nur die Patina des Zeitvergehens, sondern auch ein bergender Schutz vor den Untiefen unausgeloteter Vergangenheiten, den keck aufzuwirbeln riskant sein kann. Gestalterische Verstaubung hat im Unterschied dazu gar nichts Düsteres an sich. Für den Modelleisenbahner ist der Staub zunächst ein potentieller Feind der Funktionalität. Weichen, Analogschaltungen und Elektromotoren ziehen ihn an und erleiden irgendwann Herzinfarkte darob. Das ist der Staub als Feind, und wer einmal versucht hat, das Getriebe einer aufgeschraubten H0-Lokomotive eigenhändig zu reinigen, wird ihn fürchten und sich vornehmen, in Zukunft

alle Loks nach Gebrauch ab jetzt immer in der Packung aufzubewahren. Gestalterisch wirkt der Staub, wenn er die dargestellten Objekte einem Alterungsprozess besonderer Art unterzieht, auf den der Anlagenbetreiber nur bedingt Einfluss hat. Staub dämpft die schrille Farbigkeit von Plastikflächen und der Begrünung von Bäumen, verbindet sich mit dem ausgebrachten Streugut und überzieht die leicht rauen Oberflächen von gestrichenem Holz mit einer neuen, feinen Textur, die sehr schöne, auf andere Weise nicht zu erzeugende Effekte hervorbringen kann. Mehr noch: Staub unterstützt die optische Wirkung der künstlichen Alterung von Hand und tritt sogar an ihre Stelle: selbst das Chemiegrün von Rollrasenmatten auf Fertiganlagen wirkt besser, wenn der graue Hauch darüber hinweggezogen ist. Es gibt also durchaus Gründe für ein Lob des Staubes. Daher gehört eine ausführliche Typologie des Verstaubens zumindest zu meinen Desideraten der narrativen Materialkunde.



Abbildung 303

Ein Ford Eifel von 1935–40 in H0 von Praline: Staub als Gestaltungselement.³⁴⁷

³⁴⁷ Quelle: <http://www.nexusboard.net/sitemap/2408/automobile-epoche-ii-t298216/> [14.1.2012].



Abbildung 304

Und das ist eine technische Lösung für den Staub als Feind: ein fahrbarer Sauger für Gleise im nicht sichtbaren Bereich.³⁴⁸



Abbildung 305

Hier darf man sicher sein, auf echte Tiefenverstaubung und anderes zu treffen.³⁴⁹

348 Quelle: <http://www.muekubahn.de/dokumente/modellbahn/staubsauger/gleisreinigung.html> [14.1.2012].

349 Quelle: <http://img.fotocommunity.com/Eine-Vorlage-Ein-Bild/13-Eine-Vorlage-Ein-Bild/Geisterhaus-a19450535.jpg> [14.1.2012].



Abbildung 306
Wilder Staub: Ein Staubsturm über Prowers,
Colorado, 1937. Steinbeck lieferte die Prosa
dazu.³⁵⁰

VW Starke

Der Osnabrücker VW-Händler Starke lag etwas außerhalb in Richtung des Stadtteils Hellern, über die A 30 kam man von uns aus gut dorthin. Stets lag in unserem Handschuhfach das weiche Scheibentuch mit dem Werbeaufdruck „Ein kleiner Dank sei dieses Tuch/für Ihren freundlichen Besuch!/Ihr VW-Großhändler H. Starke & Sohn/Osnabrück/Telefon 4 34 44“. Der erste Eindruck war in den 70er Jahren ein riesiger, weitgehend leerer Hof, an dessen fernem Ende flache Hallen in U-Form lagen. Die Verkaufs- und Büroräume erschienen klein im Vergleich zu der an einen Lokschuppen erinnernden Werkstatt. Zwar standen auch draußen vereinzelt einige Neuwagen und Werbeplakate für solche, aber von einem richtigen Showroom konnte keine Rede sein: das hatten Volkswagen und Starke damals nicht nötig. Mein Vater nahm mich mit, wenn er unseren schwarzen VW Käfer 1200 Standard, Baujahr 1954, im Frühjahr und im Herbst zur Inspektion brachte. Mir war das immer recht, denn in der Auftragsannahme stand ein großes Bonbonglas mit VW-H0-Modellen von Wiking: der neue T2b von 1973 als blauer Kasten, Krankenwagen, Polizei- und Feuerwehreinsatzwagen, der VW Käfer 1300, allerdings nur in gedecktem Weiß, der alte VW Käfer 1200 als Cabriolet, dieser wiederum nur in Dunkelgrün. Kinder durften einen Griff in dieses Glas tun: es hätte auf der Welt keine Süßigkeit gegeben, die ich dem vorgezogen hätte. Mit geübtem Griff wand ich meine Hand mit jeweils mindestens drei, manchmal vier Modellen aus der schräg nach oben weisenden, zur Exzessverhinderung etwas engen Öffnung. Mir taten die Erwachsenen leid, deren Hände viel zu groß waren, um überhaupt in das Glas zu kommen und die sich bestenfalls mit spitzen Fingern ein Auto hätten herausfischen können. Aber niemand tat das. Das Büro ging an seiner Hinterseite in die Werkstatt über, in die man hineinschauen konnte und aus der es nach Arbeit an Metall und nach Benzin roch. Blaumannträger mit dem VW-Symbol auf der Brust gin-

³⁵⁰ Quelle: http://www.weru.ksu.edu/new_weru/multimedia/dustbowl/big/dust2.jpg [14.1.2012].

gen ein und aus, Auftragsmappen holend. Mein Vater kannte einen Meister als Vater zweier Schüler. Einmal trafen wir ihn auf dem Hof, er fragte nicht viel, sondern nickte nur zu mir gewandt mit dem Kopf in Richtung der offen stehenden Metalltüren der Werkstatt. Ziemlich dunkel kam es mir dort im Vergleich zum hellen Tag draußen vor, durch die Oberlichterbänder des flachen Dachs kam nicht viel Licht. Von Neonröhren gut beleuchtet waren die Arbeitsplätze, die Hebebühnen und die langen Lochplatten an den Seitenwänden mit den beschrifteten Haken zum Aufhängen des Werkzeugs. Dort standen Lehrlinge, etwas sortierend, mit unruhigem Seitenblick auf den mit mir vorbeigehenden Meister. Auf dem Boden verölzte Backsteine zwischen Bahnen von gebrochenen Betonplatten; wo sie aufhörten, sah der gestampfte Boden heraus. Wir stiegen einige Stufen in einen Untersuchungskanal, über uns auf der Bühne ein roter Käfer. Ich bekam eine Lektion in Unterbodenkunde. Das ging an mir vorbei. Faszinierender war die Tatsache der Perspektive selbst: von unten wirkte der Autokörper verletzlich, vielgliedrig und filigran. Irgendwo tropfte plötzlich etwas vor meiner Nase herunter, was den Eindruck der Hilfsbedürftigkeit des Patienten erhöhte. Bei einem anderen Käfer durfte ich einen Blick auf den laufenden Boxer unter der hochgestellten Klappe werfen und dann vorn auch einmal selbst aufs Gas treten. Kein Zweifel, es war ein Organismus, der da bebte, stotterte und aussetzte, und die Aufgabe der ärztgleichen Fachleute war es nun, die Ursache der Erkrankung zu er-



Abbildung 307

Aus der Ghia-Sammlung des Osnabrücker Karmann-Werks. Auch diese sanften Schönen waren auf dem Hof von Starke zuhause. Leider nur waren in dem Bonbonglas bei Starke keine Ghias.³⁵¹

351 Quelle: <http://www.pkwradar.de/news/vw/automobilsammlung-osnabruck-ein-muss-fur-vw-fans-2742/> [29.11.2011].

kennen und zu beheben. Großen Eindruck machte mir die Aussage des Meisters, er könne vieles schon am Geruch der Abgase und an der Konsistenz des Motoröls erkennen. Einige Monate später wurde auf einem Sommerfest der Schule meines Vaters als Attraktion angeboten, mit einem Vorschlaghammer auf eine schon von ihren Scheiben entkleidete Käfer-Leiche einzuschlagen, was erstaunlich populär war. Ich lehnte das entschieden und entrüstet ab, wollte es auch nicht sehen. So ging man nicht einmal mit einem toten Lebewesen um.



Abbildung 308

Der Wiking T2b in Feuerwehrausführung aus dem Bonbonglas von Starke. Mit nachträglich eingesetzten blauen Scheiben.³⁵²



Abbildung 309

Ein blauer Wiking T2b-Kastenwagen von Starke auf meiner H0-Modellbahnanlage.³⁵³

352 Quelle: http://www.gallery.1zu87.com/1200VW__70010500.html [29.11.2011].

353 Quelle: privat.

Warten im Auto

Von aller Zeit, die man im Auto verbringt, wird ein erheblicher Teil mit Warten verbracht, und damit ist noch nicht einmal der Stau gemeint. Das Parken bringt eine andere Sicht auf die Welt und die Dinge hervor als die bewegte Fahrer- und Beifahrerperspektive: es ist eine besondere Beobachterposition mit einer eigenen Blickhöhe und -richtung. Dazu gehörte das Warten auf dem Parkplatz eines Supermarkts, wenn die Eltern lediglich eine Kleinigkeit zu besorgen hatten und ich im Auto sitzenblieb. Bei den großen Läden am Stadtrand stand man inmitten einer Parkplatzlandschaft, gefühlt bis an den Horizont, beleuchtet von Bündeln aus Peitschenbogenlampen, unter hunderten von anderen Autos, ganz am Rand des sich verteilenden Stroms von Einkaufswagenschiebern, der aus dem Haupteingang kam. Im Auto wirkten alle Geräusche gedämpfter, selbst wenn das Fenster einen Spalt offen war: das Scheppern der Karren und ihrer ständig verklemmten Räder auf dem unebenen Asphalt, die Gesprächsfetzen der Vorbeigehenden, das Gequengel der unlustigen Kinder und die erzieherischen Ausbrüche der Erwachsenen.



Abbildung 310
Parkperspektiven, gewürzt durch Parkverbot. Terschelling West, August 2010.³⁵⁴

³⁵⁴ Quelle: privat.

Saß man etwas länger dort, konnte sich bei mir – vor allem bei Regen und beschlagenden Scheiben, geradezu psychedelisch bei Schneetreiben – ein tranceartiger Zustand einstellen, der aus dem Gefühl der Geborgenheit und ruhigen Abgeschlossenheit erwuchs. Das Auto wurde zur selbstbezüglichen Wahrnehmungsbox einer träumerischen Ich-Erweiterung. Wenn mein Vater dann die Heckklappe öffnete oder plötzlich an der Fahrerseite auftauchte, schrak ich zusammen. Lebendiger war das Warten im geparkten Auto am Straßenrand in der Innenstadt. Hier war man nicht so sehr für sich, denn Passanten hatten auch den Blick von außen in das Auto. Dafür ließen sich von innen nach außen ganze Handlungsstränge und Novellen verfolgen. Wahrscheinlich deshalb setzte sich bei mir später die Gedankenverbindung fest, dass die Pioniere des Slapstickfilms in den 20er Jahren so auf ihre Motive und Ideen gekommen sein müssen, im Auto am Straßenrand beobachtend: Frauen, die, mit Einkaufstaschen beladen, ihren Hausschlüssel nicht fanden und nach und nach den gesamten Einkauf durcharbeiteten; das eigenartige Tänzeln von Gesprächspartnern, die es nicht schaffen, sich voneinander zu lösen, obwohl sie, Höflichkeiten austauschend, ständig Anstalten dazu machen; das Schwarmverhal-



Abbildung 311

Auch ein Blick aus dem Auto, der uns bis heute beschäftigt: Vladimir Nabokov, New York, 1958.³⁵⁵

355 Quelle: <http://turmsegler.net/tag/vladimir-nabokov/>[1.12.2011].

ten von Fußgängern auf engem Raum mit allen Phänomenen des Ein- und Ausfädelns, Ausweichens und Entgegentretens, der angedrohten, aber vermiedenen, unbeabsichtigten, aber unvermeidlichen Kollision; die Ausbremsung der Eiligen und die träumerische Wegsicherheit von eigenzeitlichen Kindern und Alten. Auf der Straßenseite lief der Verkehr vorbei, die donnern den Stadtbusse erschütterten das ganze Fahrzeug. Stockungen traten auf, wenn ein- und ausgeparkt wurde oder ein Parkplatzsuchender langsam in der psychologischen Einschätzung des Parkstreifens und jeder Bewegung dort auf Beutesuche vorbeischlich. Anders als heute waren in den 70er Jahren die Stoßstangen der Autos noch ein Funktionselement, das nicht volllackiert zum unberührbaren Fahrzeugkörper gehörte. Es kam gar nicht so selten vor, dass mein Vater andere Wagen mit unserer Stoßstange leicht und ohne Folgen berührte. War das Kratzen oder Reiben etwas stärker, stieg er aus, um sicherheitshalber nachzusehen, fast nie ergab sich daraus irgendein Wortwechsel, selbst wenn der Fahrer des anderen Wagens danebengestanden hatte. Passanten halfen unaufgefordert beim Ein- und Ausparken, indem sie Abstände anzeigten und gegebenenfalls warnend auf das Autoblech klopfen: weder das eine noch das andere wäre heute aufgrund allgemeiner Haftungsangst der Fall. Wie prägend der Blick aus dem geparkten Auto für mich war, mag man daran festmachen, dass ich manche Stadtteile meiner Heimatstadt überhaupt nur aus dieser Betrachtung kenne.

Was spielen wir?

Aktuelle PC- und Konsolenspiele aus kulturkritischer Abendland-unter-Perspektive abzulehnen, ist vor allem dann leicht, wenn man mit diesem Zeitvertreib keinerlei eigene Anschauung verbindet und Spielen generell als strafwürdige Handlung empfindet, das keinesfalls die notwendige Innovationskompetenz für den Standort Deutschland vermittelt. Ob die Geschicklichkeit und Kombinationsschnelligkeit, die für die meisten der Bildschirm-Daddeleien erforderlich sind, noch zu etwas anderem nützen, das mag dahinstehen. Nicht die Beschäftigung des Homo ludens an sich, die Johan Huizinga beobachtet und kulturgeschichtlich eingeordnet hat,³⁵⁶ ist das Problem, sondern die Qualität der symbolischen und kulturellen Repräsentation durch das Spiel. Sie erkennt man nur, wenn man näher hinsieht und nicht nur seine Vorurteile bestätigt finden will: beim Computerspiel wie in jeder anderen Epoche. Spiele sind eine ausgezeichnete historische Quelle. Zu seinem elften Geburtstag 1967 bekam mein Bruder von der DDR-Verwandtschaft in Guben ein Spiele-Buch geschenkt: Rudolf Dietze, Was spielen wir?³⁵⁷ Das war ein 300-seitiges, im Hinblick auf die sozialen Kompetenzen der Adressaten voraussetzungsreiches Nachschlagewerk mit gezeichneten, schon auf den ersten Blick der Graphik-Bild-

356 Johann Huizinga, Homo ludens. Vom Ursprung der Kultur im Spiel (1938), Reinbek 1987 u. ö.

357 Rudolf Dietze, Was spielen wir? Berlin (Ost) 1967.

sprache der DDR zuzuordnenden Illustrationen. In den Rubriken Losen, Bewegungsspiele, Scherz-, Denk-, Domino-, Würfel-, Kartenspiele, Kartenkunststücke, Patienen, Brett-, Streichholz- und Sportspiele sowie Pfänder auslösen führte der Autor durch alle denkbaren Formen



Abbildung 312
Beim Erscheinen, 1967, so auch noch gut im Westen möglich.³⁵⁹

und Varianten von Spielen, die immer auch etwas von dem kulturgeschichtlichen Kontext transportieren, aus dem sie stammen und für den sie beschrieben werden. Quellenwert hatte auch Dietzes einleitende Verbeugung vor den sozialen und ideologischen Gegebenheiten in der realen DDR, für deren FDGB-Ferienheime und FDJ-Clubs ‚Was spielen wir?‘ als Beitrag zur gelingenden sozialistischen Menschengemeinschaft geschrieben sein wollte: „Schließlich soll doch das Gesellschaftsspiel mit dazu beitragen, Menschen, die sich noch fremd sind, einander näherzubringen.“³⁵⁸ Es lohnt sich, über Dietzes Adressaten noch etwas länger nachzudenken. Dieser durchschnittliche DDR-Leser, ob nun im FDGB-Ferienheim an der Ostsee oder zuhause, musste, ohne dass dies auch nur an irgendeiner Stelle der Erwähnung wert gewesen wäre, eine ganze Menge können, um

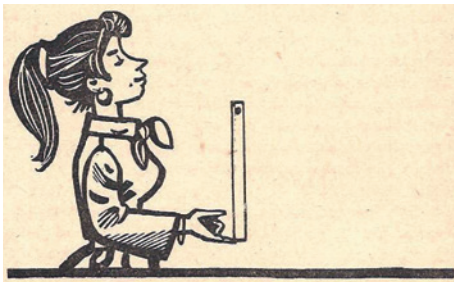


Abbildung 313
Pferdeschwanz, FDJ-Bluse: züchtige DDR-Erotik.³⁶⁰

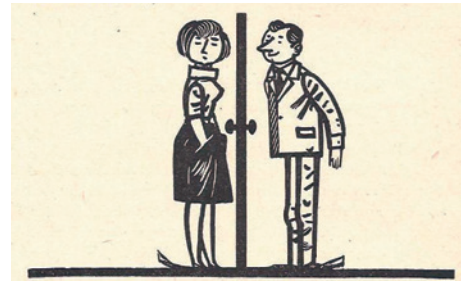


Abbildung 314
Spielerische Geschlechterbeziehungen.³⁶¹

358 Ebd., S. 14.
359 Ebd., Cover.
360 Ebd., S. 40.
361 Ebd., S. 46.

sich Unterhaltung zu verschaffen: unter anderem einigermaßen gut zeichnen und rechnen, längere, zum Teil außerordentlich abstrakte Anleitungen in Lexikon-Nominalstil nachvollziehen, die Grundlagen der Grammatik des Deutschen in Anwendung und Regel ebenso parat haben wie ein mobilisierbares Minimum an dreidimensionalem Denken, an mechanischem und optischem Grundverständnis, musste über ein gutes Gedächtnis, eine gute Beobachtungsgabe und ausgeprägte soziale und kommunikative Intelligenz verfügen, ferner überhaupt sich bemerkenswert gut konzentrieren können, um Dietzes in gestrengem Ton gehaltene Anleitungen in Gruppenspiele zu übersetzen: „Zur Kategorie der Denkspiele rechnen alle Spielarten, die vorwiegend ohne größere Hilfsmittel und unter Ausschaltung besonderer Glücksumstände und Zufallserscheinungen durchgeführt werden. Im wesentlichen sind diese Spiele bestimmt, Konzentrationsfähigkeit, Kombinationsgabe, Erinnerungsvermögen und geistige Wendigkeit der Teilnehmer auf die Probe zu stellen.“³⁶² Es war der preußisch-deutsche Mensch der modernen Industriegesellschaft, der hier vorausgesetzt und zu einem Spielen angeleitet wurde, das ohne die Besonderheiten der deutschen Industrialisierung und des Ersten Weltkriegs als ihrer Übertragung auf eine ganze Gesellschaft zum Zweck der totalen Mobilisierung kaum sozial- und mentalitätsgeschichtlich verständlich ist. Einmal mehr zeigt sich an Dietzes Spiele-Buch, wie tief die DDR in diesem soziotechnischen und soziokulturellen Pfad deutscher Geschichte verwurzelt war: in mancher Hinsicht intensiver als das waren- und konsumorientierte, sich gerade dadurch und darin verwestlichende West-Deutschland.

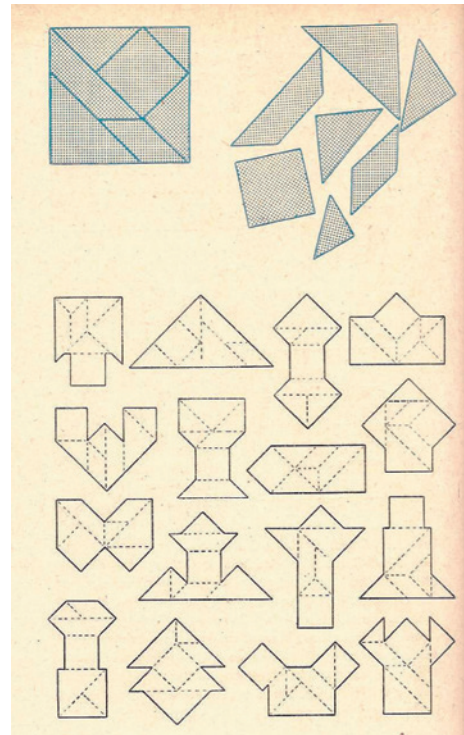


Abbildung 315

Und die kalmierende Abstraktion des Geduldsspiels. Besser als Pi für Staatsanwalt Paravant.³⁶³

362 Ebd., S. 60.

363 Ebd., S. 122.

Wasserrohrbruch

Ungefähr zehn Jahre werde ich gewesen sein, als es in der Wohnung gegenüber einen Wasserrohrbruch gab. Die alte Dame, die dort allein gelebt hatte, war schon einige Zeit im Altersheim. Ihre Kinder, die nicht vor Ort wohnten, hatten mit der Wohnungsauflösung keine Eile. Eines Nachmittags im Frühherbst trat ich vor unsere Wohnungstür in den Hausflur und stand im Wasser, das noch knapp unter unserer Holztürschwelle stand. Sachte Kaskaden rauschten über die vier Stufen zur Haustür und zum Hinterausgang. Ich war weniger beunruhigt als belustigt. Meine Mutter musste ich nicht holen, sie schoss an mir vorbei auf die Tür der anderen Wohnung zu, niemand öffnete. Der Kriegs- und Flüchtlingsmodus für das schnelle Reagieren bei Gefahr – hier ganz konkret in Form der im BDM eingeübten Luftschutzroutinen – war bei ihr übergangslos abrufbar. Ich staunte nicht schlecht. Mit einem Arm schob sie mich aus dem Gewässer in unsere Wohnung, nahm einen kleinen Anlauf und drückte die andere Wohnungstür mit der vorgeschobenen Schulter auf, dass deren Schloss krachend nachgab. Der ungebrochene Wasserstrom wellte sich. Der nächste Griff ging zum Sicherungskasten, der an derselben Stelle war wie bei uns auch. Als richtig erwies sich auch ihre Einschätzung, dass die Feuerwehr weniger wichtig war als jemand, der wusste, wo der Wasserhauptschahn für die linke Haushälfte versteckt ist. Also rief sie bei der Genossenschaft an und musste erst etwas lauter werden, bis sie die Information hatte, die sie brauchte. Dann rannte sie mit einem Küchenhandtuch in der Hand in den Keller und tat, was nötig war. Abzupumpen gab es nichts, weil der Großteil des Wassers direkt aus der Wohnung und aus dem Haus herauslaufen konnte. Ich erhielt Order, für uns beide Gummistiefel und -handschuhe aus dem Keller zu holen, dann stapften wir mit Wischlappen, Schrubbern und Eimern in der Überflutung herum. Zuerst rollten wir, soweit möglich, die kleineren Teppiche ein und zogen sie in den Garten. Dann angelten wir nach den Verlängerungskabeln und legten sie über den Wasserstand, der noch bei vielleicht einem Zentimeter lag und von den Rahmen der Zimmertüren am Abfließen gehindert wurde. So viel wie möglich musste mit den Schrubbern über die Türschwellen nach draußen geschoben, der Rest von Hand aufgenommen und Eimer für Eimer herausgetragen werden. Schweigend arbeiteten wir uns durch jeden Raum der Wohnung, bis es dunkel wurde. Obwohl das Wasser nicht lange gestanden hatte, waren die Schäden beachtlich. Der linoleumartige Fußbodenbelag aus den frühen 50er Jahren wellte und löste sich an mehreren Stellen großflächig. Wo immer man auf ihn trat, konnte man das darunter knatschende Restwasser hören. Das fühlte sich an wie Moorboden. An den Wänden hatten sich zum Teil die dünnen Holzabschlussleisten des Fußbodens gelöst, deren rostige Nägel nicht mehr hielten. An den Wänden kroch die Feuchtigkeit hinauf. Es sah so aus, als ob das Wasser geradezu löschpapierartig hineingesaugt würde. Schon begannen die Spalten zwischen den Tapetenbahnen aufzuquellen. Unrettbar verloren war eine Couchgarnitur im Wohnzimmer aus einem cordähnlichen Stoff, der bis auf den Boden reichte und sich

mit Wasser vollgesogen hatte. Bei einigen Möbeln sah man die Folgen erst nach einigen Tagen. Bücherschränke aus massivem Holz hatten die Flut gut überstanden und fingen nur etwas an zu schimmeln. Alle Einrichtungsgegenstände mit Pressplatten oder gar Presspappe waren hinüber, am eindrucksvollsten ein Kleiderschrank wohl aus den 60er Jahren, der regelrecht geplatzt und in sich zusammengesunken war. Bei einem neueren Schreibtisch schälte sich das Furnier ab und bildete kleine Röllchen an allen Ecken, die entfernt an Weihnachtsdekoration erinnerten. Bedankt haben sich meines Wissens weder die Angehörigen der alten Dame noch die Genossenschaft bei meiner Mutter, deren Bild sich bei mir durch diesen Einsatz verändert hatte. Ich begann eine Ahnung davon zu bekommen, welche anderen Grenzsituationen sie schon bewältigt haben könnte.



Abbildung 316
Unseren Langeoog-erprobten Exemplaren
recht ähnlich.³⁶⁴

Wecker

Bis in die Gymnasialzeit weckte mich meine Mutter, einen eigenen Wecker besaß ich noch nicht. Irgendwann kam ich mir diese behutsame Art des Gewecktwerdens unangemessen vor, da ich den Eindruck hatte, von ihr immer noch als Fünfjähriger behandelt zu werden. In unserem Haushalt gab es schöne mechanische Aufziehwecker aus west- und ostdeutscher Produktion: laut tickend, mit grünlich fluoreszierendem Zifferblatt und im Bedarfsfall vor ohrenbetäubendem Alarm-Scheppern geradezu tanzend. Anders als später reizten sie mich damals überhaupt nicht. Meine Begehrlichkeit richtete sich auf einen Radiowecker mit digitaler Leuchtanzeige, wie ich ihn bei Klassenkameraden auf dem Nachttisch gesehen hatte, manchmal auch in der Luxusausführung des Radiocassettenrekorders mit Weckfunktion.

³⁶⁴ Quelle: <http://www.regenglueck.de/typo3temp/pics/3ef5415e94.jpg> [7.11.2011].

Wie bei uns üblich, wurde daraus eine Geräteanschaffung bei Quelle, da meine Eltern fest davon überzeugt waren, nur dort die ihnen gemäßen Elektrogeräte zu erhalten. Die Privileg-Hausmarke von Quelle lag in Ausstattung und Design immer etwas unter dem Marktüblichen, insofern genau jenes technisch-designerische Understatement befriedigend, das für meine Eltern so typisch war. Auf meinem Pressspahnbettkasten fand sich also ein moosgrüner, in seiner wulstlippigen Anmutung an Autogesichter der Mit-70er-Jahre erinnernder Leuchtanzeige-Wecker mit Radiofunktion. In den ersten Tagen herrschte die reine Faszination über die aus Strichen gebildeten roten Ziffern vor, angeheizt durch das Warten auf optisch schöne Zahlenkombinationen wie 23 : 32. Das verlängerte das Einschlafen. Nachts war es zunächst ungewohnt, beim Aufwachen den roten Schein vor Augen zu haben, aber das legte sich ebenso wie der Plastik-Neugeruch des Weckers. Womit sich morgens wecken lassen, also: mit welchem Radioprogramm? Der NDR-Verkehrsfunk mit seinem Hitlistenverblödungsge-dödel kam nicht in Frage. Mein älterer Bruder war Rockmusiker und kritisierte den damaligen äthermedialen Marktführer für seine Fixierung auf die Charts, insofern wäre es unsolidarisch gewesen. Und ganz generell: Aufwachen mit Modern Talking hätte einem außerdem ja den ganzen Tag verdorben. Seriöse Sender brachten früh am Morgen häufig noch nicht Musik, sondern Wortbeiträge, für die an anderer Stelle des Programms kein Platz mehr war. Auch keine schöne Vorstellung, von einer sonoren Stimme aus dem Schlaf geholt zu werden, die mit leicht depressivem Unterton über die entsetzlichen Wasserwirtschaftsprobleme in Zentralafrika berichtet. Und sinfonische Darbietungen, im Moment des vollen Orchestereinsatzes aus dem dreißig Zentimeter vom Ohr entfernten Lautsprecher dröhnend, ließen einen aufrecht im Bett sitzen. Also stellte ich abends den unangenehmen Weck-Brummtönen scharf. Den mochte ich allerdings so wenig, dass ich es mir angewöhnte, immer schon vor dem Weckersignal wach zu sein. Das führte nicht nur das Prinzip des Weckens ad absurdum, sondern verkürzte auf die Dauer auch den Nachtschlaf. Langfristig führte diese Selbstkonditionierung dazu, dass ich Wecker nur noch als Sicherheitssystem für den Fall des Versagens der eigenen Neurasthenie betrachtete. Das Artefaktangebot dafür war der eigentlich überflüssige, batteriebetriebene Reisewecker. Überflüssig deshalb, weil die in meinem Broterwerb glücklicher-



Abbildung 317

Ein Luxusgerät wie ich es nicht be-saß. Dafür war meine Leuchtanzeige rot. Nena-fähig.³⁶⁵

365 Quelle: <http://home.arcor.de/sebmate/wecker1.jpeg> [23.4.2012].

weise selten aufzusuchenden Hotelräume ausnahmslos über diverse Weckinfrastruktur verfügen. Vor einigen Jahren tauchten bei Aldi Projektionswecker auf. Da mein Verhältnis zu Aldi demjenigen meiner Eltern zu Quelle gleicht, nur sich auf das gesamte Warenangebot erstreckt, kaufte ich mir in retroseliger Erinnerung an meinen Privileg-Leuchtanzeigenwecker ein Exemplar, das die Digital-schrift nun groß an die Decke warf. Die Freude über 23:32 ist immer noch dieselbe, und eine Radiofunktion hat das Gerät glücklicherweise gar nicht. Und Nenas Neunundneunzig Luftballons sind im Unterschied zu Modern Talking schon lange eine anrührende mentalitätsgeschichtliche Quelle für die 80er Jahre: Und daß sowas von sowas kommt.



Abbildung 318
Unser DDR-Wecker aus den 70er Jahren, gekauft in Ost-Berlin.³⁶⁶

Werkunterricht

In der sechsten Klasse der niedersächsischen Orientierungsstufe erhielten wir Werkunterricht. Als Kind einer völlig handarbeits- und handwerksfernen Familie freute ich mich sogar darauf. Die Werkräume lagen in der benachbarten Hauptschule, die ansonsten als ein feindlicher und unwirtlicher Ort galt, vor deren gewalttätigen und auch ansonsten devianten Eleven wir ungenügend geschützt wurden. Ein gelangweilter Naturwissenschaftslehrer führte uns hin. Dass dieser Fachunterrichtsraum nicht zu den auf häufigsten genutzten gehörte, war auf den ersten Blick erkennbar. Die altertümlich wirkenden Werkbänke aus Holz sahen aus wie neu und hatten keine Benutzungsspuren. Umgedreht standen die dreibeinigen Schemel, die hier anstelle von richtigen Schulstühlen mit Lehne Verwendung fanden, auf einer langen Ablage unter den Fenstern. An den Wänden hing Werkzeug zur Bearbeitung unterschiedlichster Materialien: originalverpackt und wie neu. Uns Schüler erstaunte das, denn die Grunderfahrung mit der Hauptschule war die von sinnloser Gewalt, Vandalismus und Personenbeschädigung jeder Art, während hier alles seine nutzerfreie Ordnung hatte und der Staub friedlich in der Sonne tanzte. Polytechnischer Unterricht gehörte nicht zu den Stärken des allgemeinbildenden deutschen Schulsystems, und unser Lehrer stellte das unter Beweis. Wohl weil er auch Biologie unterrichtete, ließ er uns

³⁶⁶ Quelle: <http://cgi.ebay.de/ws/cBayISAPI.dll?VISuperSize&item=250788796275> [23.4.2012].

aus Balsaholzklötzen zunächst Dackel schnitzen, denen Vögel hätten folgen sollen. Das war ungefähr so sinnvoll und befriedigend wie der Handarbeitsunterricht der fünften Klasse, in dem die dann von den jeweiligen Müttern erledigte Aufgabe darin bestanden hatte, einen Schlumpf zu stricken. In einem Bastelbuch für die Jungen Pioniere aus der DDR hatte ich eine einfache Bauanleitung für ein Holzboot aus Balsaholz gefunden und machte den Vorschlag, doch lieber dies herzustellen: Nein, es musste ein Dackel sein. Eine Einführung in den Umgang mit holzbearbeitendem Werkzeug gab es nicht, so dass wir anfangen, mit irgendwelchen Feilen am nachgiebigen Weichholz herumzuraspeln, während der Nicht-Fachlehrer in einer Ecke saß und Klassenarbeiten korrigierte. Ein gewisses prozessuales Learning by doing blieb nicht aus: In einen der vier Schraubstöcke am Werkstisch einspannen ließ sich Balsaholz nur um den Preis, dass man Dellen hineinquetschte. Leichter formen ließ es sich dadurch nicht. Zu grobe Reibeisen, gegen die Faser angewendet, zerstörten die Struktur, so dass ein verwerkter Klotz mehr in der Restekiste landete. Zu kleinen Ersatzschwertkämpfen bis zur Intervention des Aufsichtshabenden war das Material ebenso untauglich wie zu ins neckisch Brutale gewendeten Annäherungsversuchen an Mädchenkörperteile. Die sehr langsam von Woche zu Woche Form annehmenden Dackel waren allesamt LKW-förmig: kurze, runde Kühlerhaubenschnauzen ungefähr wie beim Magirus Kugelhauber, eine fliehende Windschutzscheibenstirn und hinten gerundete Streamline-ladeflächen, an denen Raymond Loewy seine Freude gehabt hätte. Schwänze waren durch die Ungeeignetheit des Werkstoffs ohnehin nicht darstellbar. Die angedeuteten Beinestummel pas-



Abbildung 319
Ein besonders schönes LKW-schnauziges Exemplar.³⁶⁷

sten auch ins Bild, da sie eher rund ausfielen. Dekorationsorientierte Mädchen versuchten sich an einer Modellierung der Schnauze und produzierten dabei lediglich ein Rillenmuster, das man für einen Kühlerrostversuch mit dem schönen Magirus-Symbol halten konnte. Insgesamt entstand ein Klassenensemble von Spielzeug für Anderthalbjährige. Auf die Produktion von Vögeln wurde schließlich ganz verzichtet, der Unterricht konnte zum Anfertigen der Hausarbeiten genutzt werden, was auf den Werkbänken allerdings auch keine wahre Freude war. Eine Wiederholung des Werkunterrichts fand nicht statt.

³⁶⁷ Quelle: http://www.dackel.com/images/itzenplitz_titel.jpg [15.2.2012].



Abbildung 320

Der Magirus-Kugelhauber in einer Variante von Brekina H0: dackelschnauzig.³⁶⁸

Wohnzimmerschrankstunden

Für eine kurze Zeit vor ihrem Tod bewohnte meine Großmutter von mütterlicher Seite, sie hatte die längste Zeit seit der Übersiedlung aus Guben in den Westen in unserer Familie gelebt, eine eigene Zweizimmerwohnung im Haus gegenüber. Dort wurde ihr Witwenhausstand der 50er Jahre und das, was sie seither angesammelt hatte, für mich auf neue Weise attraktiv, weil ich nun in der Rolle des Besuchers, nicht mehr des Mitbewohners in Erscheinung trat. Der alte Wohnzimmerschrank aus Guben mit seinen zwei Glasflügeltüren im Aufsatz enthielt so manches, womit man einen dösen Nachmittag verbringen konnte. Von einer Reise nach Berchtesgaden mit Ausflug zur Zugspitze hatte sie das Plastikmodell einer rot-weißen Seilbahngondel mitgebracht, deren kleine Rollen im Träger geradezu danach schrien, auf einen Bindfaden zwischen dem hochgelegenen Schlüssel einer Schranktür und dem unteren Ende eines Stuhlbeins gesetzt zu werden. Meistens funktionierte das nicht, weil das Seil durchhing, der Faden zu dick war oder ausfaserte und die Rollen blockierte. Im Fahrgastraum der Seilbahn waren durch ein Guckloch auf einer Seite kleine Panoramafotos von der Zugspitze zu sehen, wenn man das Ganze gegen das Licht hielt und den feinen Hebel an der Seite bediente. In dieselbe Artefaktfamilie der vereinfachten Laterna magica des massenindustriellen und -medialen Konsumzeitalters gehörte ein kleiner Plastikfernseher, auf dessen Mattscheibe eine verkleinerte Postkarte den Langeooger Hauptstrand und dessen innerer Mechanismus ein Ensemble von Genre-Bildern: Hafen, Inselbahn, Dünen, Wasserturm zeigte. Zwei Pärchen von

³⁶⁸ Quelle: <http://www.brekina.de/fileadmin/DATEIEN/BILDER/Modellprogramm/LKW/Magirus-Deutz/Magirus-Mercur.jpg> [15.2.2012].

Spreewald-Puppen bewohnten den Schrank. Ihre Miniatur-Tracht war mit winzigen Nadeln befestigt, an denen man sich stach, wo immer man sie auch anfasste, was daher auch unterblieb. Ihren süßlich grinsenden Gesichtsausdruck fand ich ohnehin abstoßend, außerdem verloren sie nie ihren beißenden Geruch nach DDR-Plaste. Den meisten Platz auf der grünlichen Glasplatte im Schrankaufsatz beanspruchten zwischen einem Set schrillfarbiger Schnapsgläser und klarlackierten Holzwurzeln aus dem Harz mit filigran eingeschnitzten Fratzen viele Holzfiguren aus dem Erzgebirge, hergestellt von den Kunstgewerbe-Werkstätten Olbernhau. Die Blumenkinder waren Verkörperungen der Kinderbuchformensprache der 20er und 30er Jahre: wohlgenährte, rotbackige Idealtypen des Kindchenschemas mit fein gearbeiteten Blumen in den Handknäufen, die so aussahen, wie Kleinkinder Hände malen, und angezogen nach den Vorstellungen des ersten Drittel des 20. Jahrhunderts. Die Größe der Blumen machte die Mädchen mit Sonnenblume und Schneeglöckchen zu Zwergen. Ein Orchester rundgesichtiger Engel mit Stummelflügeln, Mittelscheitel und in Nachthemdchen musizierte dazu, der Pianist hielt seine Handballen über die gemalte Tastatur eines winzigen Flügels, andere arbeiteten an Geigen und Blasinstrumenten, die Sänger hatten ihre Notenblätter und einen o-förmigen Mundkringel. Ich arrangierte die Blumenkinder als Zuhörer des Orchesters, aber viel mehr ließ sich damit auch nicht anfangen. Verfremdungseffekte der Art, dass ich einige der sieben Zentimeter großen Wild-West-Elastolin-Figuren meines Bruders mitbrachte und unter die Holzfiguren mischte – Indianerüberfall auf den Engelchor und Abwehr durch Blumenkinder und Cowboys! –, unterband meine Großmutter schnell. „Das is doch kein Spielzeug.“ Über die Uhrzeit war man immer gut im Bilde, denn oben rechts stand eine schwarz-weiße Ständer-Kugeluhr im Fließ- und Spacedesign der späten 60er, frühen 70er Jahre. Der vordere, das Zifferblatt schützende Teil bestand aus einer durchsichtigen, wie bei einer Raumkapsel abnehmbaren Kuppel. Meine Eltern hatten dieses sehr zeitgemäße Geschenk von irgendjemandem wohl



Abbildung 321
Langeoog im Fernsehen: die symbolträchtige Medialisierung einer Postkarte, 1970er Jahre.³⁶⁹

loswerden wollen. Nach dem Tod dieser Großmutter wurde ihr Schrank mühsam gemeinsam mit Inhalt in unseren Keller gebracht. Nur die Blumenkinder und Orchesterengel kamen in unseren eigenen Wohnzimmerschrank im Erdgeschoss hinter Glas, wo sie das Ende der DDR erlebten und noch etwas später Zuwachs aus der ungebrochenen erzgebirglichen Produktion, nun nicht mehr VEB und mit dem Aufkleber ‚EVP M 12,-‘, erhielten: der Junge mit den Gänseblumen hatte immer noch gefehlt.

³⁶⁹ Quelle: privat.



Abbildung 322
Der Engel am Klavier von KWO Olbernhau
heute. Der alte Flügel war weniger edel.³⁷⁰



Abbildung 323
Ein DDR-Produkt aus den 70er Jahren, nur
oben grün und mit exzentrischen Zahlen,
ansonsten ein Look-alike von unserem Ex-
emplar. Ein weiterer Beleg für die Parallelität
der Konsumgesellschaften West und Ost auf
Artefaktebene.³⁷¹

370 Quelle: http://www.kwo-olbernhau.de/dt/en_b02.htm [30.10.2011].

371 Quelle: <http://cgi.ebay.de/ws/cBayISAPI.dll?VISuperSize&item=320759581769> [30.10.2011].

Technikdiskurse

Karlsruher Studien zur Technikgeschichte
(ISSN 1860-3610)

Herausgeber:

Prof. Dr. Rolf-Jürgen Gleitsmann-Topp
Karlsruher Institut für Technologie (KIT)
Fakultät für Geistes- und Sozialwissenschaften
Institut für Geschichte, Abteilung Technikgeschichte

Die Bände sind unter www.ksp.kit.edu als PDF frei verfügbar oder als Druckausgabe bestellbar.

Band 1

Günther Oetzel
Das pulsierende Herz der Stadt. Stadtraum und industrielle Mobilität. Die Karlsruher Bahnhofsfrage. 2005
ISBN 3-937300-45-7

Band 2

Rolf-Ulrich Kunze
Kursbuch Neueste und Technikgeschichte : Studienorganisation und Hilfsmittel. 2008
ISBN 978-3-86644-278-8

Band 3

Rolf-Ulrich Kunze
Symbiosen, Rituale, Routinen : Technik als Identitätsbestandteil ; Technikakzeptanz der 1920er bis 1960er Jahre. 2010
ISBN 978-3-86644-493-5

Band 4

Rolf-Ulrich Kunze
Spurweiten. Technik, Geschichte, Identität u.a. in H0, Normalspur und 1000 mm. 2011
ISBN 978-3-86644-632-8

Band 6

Kurt Möser
Grauzonen der Technikgeschichte. 2011
ISBN 978-3-86644-757-8

Band 7

Michael Fischer

Dr. phil. habil. Hans Jüngst 1901-1944 : ein Leben im deutschen Zeitalter der Extreme. 2012

ISBN 978-3-86644-809-4

Band 8

Gehmann, Ulrich (Hrsg.)

Virtuelle und ideale Welten. 2012

ISBN 978-3-86644-784-4

Band 9

Rolf-Ulrich Kunze

Mit der Technik auf du : Technik als soziale Konstruktion und kulturelle Repräsentation, 1930 - 1970. 2012

ISBN 978-3-86644-778-3

Band 10

Rolf-Ulrich Kunze

Langeoog. Eine historische Erzählung, 1930–1980. 2013

ISBN 978-3-86644-945-9

Band 11

Rolf-Ulrich Kunze

Meine Materialproben. Beiträge zur historischen Erzählung sozialer und soziotechnischer Konstruktionen im 20. Jahrhundert. 2013

ISBN 978-3-86644-949-7

Materialprobe ist ganz wörtlich zu verstehen. Die Essays aus dem Bereich der historischen Technikakzeptanzforschung prüfen die Beschaffenheit von Artefakten und Vorstellungen von Dingwelten auf ihren Wert als Quelle historischer Darstellung, indem sie versuchen, sie beschreibend in einen sozialen Kontext einzuordnen. Es handelt sich um Essays über Dinge, die im Gedächtnis geblieben oder aufgefallen sind. Der Alltag und der soziale Nahbereich stehen dabei im Vordergrund. Das erkenntnisleitende Interesse ist es, beschreibend den Dingen auf die Spur zu kommen, wie sie uns nahe sind. Die Materialproben sind der Versuch, das an einigen Beispielen in Form eines subjektiven Lexikons nachzuvollziehen.