

Benedikt Tresp

Tod und Leben in der U-Bahn

Literarische Imaginationen des modernen
großstädtischen Untergrunds

Kulturverlag Kadmos Berlin

Gedruckt mit Unterstützung der
Universität Lausanne



UNIL | Université de Lausanne

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in
der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im
Internet über <<http://dnb.d-nb.de>> abrufbar

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich
geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages
unzulässig. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen,
Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung
und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Copyright © 2020, Kulturverlag Kadmos Berlin. Wolfram Burckhardt

Alle Rechte vorbehalten

Internet: www.kulturverlag-kadmos.de

Umschlaggestaltung: Readymade, Berlin

Gestaltung und Satz: Readymade, Berlin

Druck: Opolgraf

Printed in EU

ISBN 978-3-86599-468-4

INHALT

1. Einleitung	9
1.1 Mehr als ein »bloßes Verkehrsmittel«	9
1.2 Tod und Leben	14
1.3 Die U-Bahn in der Literatur und Literaturwissenschaft . .	19
1.4 Methodik	26
2. Tod	31
2.1 Einführung	31
Das Todesproblem	31
Inhalt	39
2.2 Mythologie	49
Grenzverletzung und Triumph	49
Unterwelt	55
Labyrinth	70
2.3 Krieg I: Die Ereignisse	85
Abwesend-anwesender Krieg	85
Todesfalle U-Bahn	104
Die Tunnelflutung	138
2.4 Krieg II: Das Enge-Problem	149
Alltägliches Ärgernis, alltäglicher »Kampf«	149
Literarischer U-Bahn-»Krieg«	155
2.5 Geisterbahnhöfe	174
Schemen im Halbdunkel und ein Rauschen aus der Tiefe	174
Das Geisterhafte zwischen den Zeilen – Heinz Knobloch: »Stadtmitte umsteigen« (1982)	181
Erwachen aus dem Dornröschenschlaf	195
3. Leben	203
3.1 Einführung	203
Bewegung und Menschen	203
Inhalt	207

3.2 Organismus-Metaphern	219
Atmungsapparat, Verdauungstrakt, Skelett	219
»Aderndreiecke, Adernvielecke« – Joseph Roth:	
»Bekanntnis zum Gleisdreieck« (1924)	230
Der U-Bahnbau als chirurgischer Eingriff, die U-Bahn als Implantat	248
3.3 Tierische U-Bahn (Animalisierung)	263
Tiermaschine und Maschinenbestie	263
Züge	272
Gesamtansichten	288
Der Maulwurf	300
3.4 Erotik	311
Der <i>male gaze</i>	311
Ursachenforschung(en)	316
Literarischer U-Bahn-Voyeurismus	333
Heimlicher Liebesort	360
Koitusfantasien	369
4. Schluss und Ausblick	393
Literaturverzeichnis	403
Primärliteratur	403
Sekundärliteratur	410
Abbildungsverzeichnis	420



»Dieses Buch ist eine Liebeserklärung an die U-Bahn.«
(Horst Bosetzky)

I.

EINLEITUNG

1.1 Mehr als ein »bloßes Verkehrsmittel«

Die revolutionäre Idee, das Prinzip der Eisenbahn auf die Großstädte zu übertragen, um so die stark beanspruchten oberirdischen Verkehrswege zu entlasten, ebnete in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts den Weg für ein neues Zeitalter im urbanen Personentransportwesen: das Zeitalter der U-Bahn. Am 10. Januar 1863 eröffnete die Verkehrsgesellschaft der »Metropolitan Railway« in London die erste U-Bahnlinie der Welt. Dabei handelte es sich um eine veritable, d.h. noch mit Dampf betriebene, »Eisenbahn unter der Erde«¹, die aus hygienischen Bedenken international keine Nachahmer fand. Erst mit der Errungenschaft des Siemens'schen Elektromotors entdeckte man in den 1890er und 1900er Jahren auch andernorts die U-Bahn für sich. Neuerlich maßgeblich inspiriert durch die britische Hauptstadt, die 1890 ihre erste elektrifizierte Linie ans Netz gehen ließ – der Anfang der Tube, der viel beschworenen »Mutter aller U-Bahnen« –, realisierten bald auch Großstädte wie Chicago (1897), Paris (1900), Berlin (1902), New York (1904) und Hamburg (1912) erste entsprechende Schnellbahnprojekte.

Da jedoch die Techniken des Tiefbaus damals noch relativ unausgereift waren und der Tunnelbau dementsprechend aufwendig und teuer,² war keine dieser Bahnen von Anfang an rein unterirdisch angelegt. Die historische Berliner »Hoch- und Untergrundbahn« oder die »Hamburger Hochbahn« stehen beispielhaft für eine Epoche in der Geschichte des Verkehrsmittels, in der vielfach noch der Weg über Viadukte jenem durch den städtischen Boden vorgezogen wurde. Erst seit den Zwanzigerjahren wurden neue Linienprojekte überall fast ausschließlich in der

1 Schipporeit, »Eisenbahn unter der Erde«, 1997.

2 Vgl. Bendikat, *Öffentliche Nahverkehrspolitik in Berlin und Paris 1890–1914*, 1999, S. 382.

Tiefe realisiert, während man an manchen Orten (beispielsweise New York) sogar dazu überging, bestehende Hochbahnabschnitte in den Zentren durch unterirdische Strecken zu ersetzen. Und doch hat sich das Nebeneinander von Viadukt- und Tunnelstrecken in traditionellen Schnellbahnstädten wie Berlin oder Paris bis heute weitgehend erhalten. Gleichzeitig gilt die Dynamik des »[O]ben durch oder [D]runter weg«³ den Großstädtern seit je als nicht wegzudenkender Bestandteil der Gesamterfahrung der U-Bahn. Passend dazu wird das Präfix der deutschen Bezeichnung des Verkehrsmittels heute auch gerne als Abkürzung nicht für »Untergrund«, sondern »unabhängig« aufgefasst, was damit zusammenhängt, dass die Schnellbahn allgemein dem Prinzip einer kreuzungsfreien, d.h. vom restlichen Stadtverkehr *unabhängigen*, Personenbeförderung folgt.

Zweifellos zählt die U-Bahn zu den größten verkehrstechnischen und infrastrukturellen Erfindungen der großstädtischen Moderne. Ihr Wert als wohl wichtigster Träger des innerstädtischen Nahverkehrs ist weltweit schon seit längerem unbestritten. Daneben hat sie sich jedoch auch als Werk von großer Bedeutung für die moderne Großstadtkultur wie die Kultur der Moderne insgesamt erwiesen. Dass dabei diese kulturelle Relevanz über das Technische hinaus regelmäßig verkannt wurde und wird, beweist nicht zuletzt eine lange Liste intellektueller Stimmen, die ebendiese Relevanz über die Jahre hinweg emphatisch zu verteidigen suchten. So schrieb beispielsweise der Schriftsteller Alfred Kerr 1923 von der New Yorker Subway, es sei »unwahr, daß nur ›Zivilisation‹ dahintersteckt! Wahr ist, daß auch da Kultur und Phantasie herausgucken.«⁴ Fast zeitgleich betonte zudem Alfred Döblin, es sei »ein Unfug [...], die Untergrundbahn ein bloßes Verkehrsmittel zu nennen«.⁵ Und erst jüngst vermerkte der Feuilletonist Diether Huhn zum Berliner Schnellbahnnetz, es handle sich dabei um »durch viel Innerlichkeit führend[e] Bahnen, denen man [...] weh tut, wenn man sie bürokratisch-seelenlos Verkehrsmittel nennt«.⁶

Mehr als ein bloßes Verkehrsmittel ist die U-Bahn allein schon deshalb, weil ihr Aufkommen um die Jahrhundertwende maßgeblich die Wahrnehmung der Großstadt revolutioniert hat.⁷ In erster Linie betraf

3 Eloesser, »Großstadt und Großstädter«, 1987 [1919], S. 33.

4 Kerr, *New York und London*, 1923, S. 30.

5 Döblin, »Der Geist des naturalistischen Zeitalters«, 2013 [1924], S. 174.

6 Huhn, »Anständige Antworten«, 1999, S. 67.

7 Vgl. Schmucki, »U-Bahn«, 2012, S. 547.

dies die Erfahrung von Raum und Zeit anlässlich der innerstädtischen Fortbewegung. Durch die neuen Schnellbahnverbindungen rückten auch die entlegensten Stadtteile plötzlich überraschend nah aneinander heran, was zu einer fundamentalen Neuordnung der gedachten bzw. erlebten urbanen Geografie(n) führte.⁸ Gleichzeitig machten die Tunnelfahrten der U-Bahn die Menschen mit einer Reiseform bekannt, die sich durch eine noch nie dagewesene Abstraktion auszeichnete, insofern »der [...] Stadtraum, den man auf einer solchen Fahrt durchmisst, höchstens noch theoretisch«, nur noch in »einer Abkürzung [erlebt]« wurde.⁹ Diese Abstraktion des Reiseerlebnisses wiederum ging Hand in Hand mit dem aufsehenerregenden Eindruck einer fortgeschrittenen Versachlichung der Passagiere: »[D]em Briefe in der Rohrpost dürfte nicht sachlicher zumute sein. Ein Automat schluckt dich am Zoo ein und speit dich am Alexanderplatz wieder aus.«¹⁰

Indem die U-Bahn die allgemeine urbane Mobilität um ein Vielfaches steigerte, trug das Verkehrsmittel außerdem entscheidend zu einer starken »Veränderung der Sozialstruktur in den Städten«¹¹ bei. Konkret begünstigte ihr Verkehr eine Aufweichung der althergebrachten festen Grenzen der sozialen Landschaften, weil er etwa den Angehörigen suburbaner Arbeiter- und Angestelltenkommunen einen stark verbesserten Zugang zum wohlhabenden Stadtzentrum ermöglichte und dessen Bewohner wiederum dazu animierte, sich an den ruhigen und naturnahen Stadträndern niederzulassen.¹² Diese durch die U-Bahn vorangetriebene demografische Durchmischung des Stadtlebens wurde dabei gerade in ihr selbst am stärksten unmittelbar greifbar. Schon sehr bald präsentierte sich die neue Schnellbahn nämlich als Ort, wo Menschen mit den unterschiedlichsten sozialen Hintergründen wild »durcheinandergewirbelt wurden«¹³, was sie nicht zuletzt attraktiv machte für die sich in den 1920er Jahren ausbildende Stadtsoziologie und -ethnologie.

8 In diesem Sinne bewirkte die U-Bahn in den Städten im Grunde das Gleiche, was zuvor im Laufe des 19. Jahrhunderts die Eisenbahn *zwischen* den Städten geschafft hatte: eine veritable »Vernichtung von Raum und Zeit« (Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise*, 2000, S. 38).

9 Günther, *Die amerikanische Apokalypse*, 2000, S. 176.

10 Eloesser, »An der Stadtbahn«, 1987 [1919], S. 98.

11 Schmucki, »U-Bahn«, 2012, S. 545.

12 Vgl. Sennett, *Fleisch und Stein*, 1997, S. 412.

13 Hermann, *Der kleine Gast*, 1999 [1925], S. 18.

Gerne übersehen wird heutzutage auch die vielseitige Symbolhaftigkeit der U-Bahn. Seit es sie gibt, dient sie den Großstädtern nicht nur mit ihrer Verkehrsdienstleistung, sondern auch dahingehend, dass sie zum beliebten Objekt einer kollektiven Bild- und Sinnproduktion wird. Wie der amerikanische Literatur- und Kulturwissenschaftler Michael W. Brooks in einer Untersuchung zur New Yorker Subway festgehalten hat, erfüllt sie damit ein wesentliches Bedürfnis moderner Stadtbewohner. Demnach bedurften die mit Anbruch der Moderne immer komplexer und chaotischer werdenden Stadtwirklichkeiten gerade anfänglich der symbolischen Leitbilder, damit die hier lebenden Menschen ihrer habhaft werden bzw. sich in ihnen orientieren konnten. Die U-Bahn wiederum habe sich für dergleichen deshalb immer aufgedrängt, weil sie gerade nicht irgendeinem, sondern vielmehr einem höchst essenziellen Bestandteil des urbanen Alltags entspricht.¹⁴

Immer schon war die U-Bahn vor allem ein eindeutiges »Zeichen der Großstadt schlechthin«. ¹⁵ Zu Recht: Wer sich heute in einem dicht besetzten U-Bahnwagen wiederfindet, der kann davon ausgehen, sich nicht in irgendeine abgelegene Provinz verirrt zu haben. ¹⁶ Laut Diether Huhn gibt es kein »städtischeres Vergnügen [...], als mit der S- und U-Bahn durch die Stadt zu trödeln«¹⁷. Mehr noch hat sich in der Moderne eine Art ungeschriebenes Gesetz etabliert, dem zufolge eine moderne Großstadt von Weltformat erst durch den Besitz eines leistungsfähigen U-Bahnnetzes zu einer solchen werde.¹⁸

Als aufsehenerregende technische Bauleistungen, die zu Beginn nicht selten in die Sphären des Metaphysischen bzw. ›Wundersamen‹ hochgelobt wurden,¹⁹ werden U-Bahnen vielfach auch verstanden als

¹⁴ Vgl. Brooks, *Subway City*, 1997, S. 2f.

¹⁵ Schmucki, »U-Bahn«, 2012, S. 546. Vgl. außerdem Schmucki, *Der Traum vom Verkehrsfluss*, 2001, S. 133.

¹⁶ Das ›Provinziellste‹ in diesem Zusammenhang ist noch der Ort, an dem die vorliegende Dissertation entstanden ist: die Westschweizer Stadt Lausanne, die mit immerhin rund 140.000 Einwohnern seit 2008 den inoffiziellen Rekord der kleinsten U-Bahnstadt der Welt hält.

¹⁷ Huhn, »Die ganze Stadt und Treptow«, 1999, S. 146.

¹⁸ Ganz in diesem Sinne wertete neulich ein Zürcher Journalist die gescheiterten U-Bahnpläne der größten Schweizer Stadt in den Siebzigerjahren als Versuch der »Stadtoberen [...], [...] in die Spitzenliga der europäischen Metropolen aufzusteigen« (Tribelhorn, »Zürcher U-Bahn-Träume«, 2013, o.S.).

¹⁹ Alfred Kerr beispielsweise betont im Rahmen seiner oben zitierten Lobeshymne auf die New Yorker U-Bahn, es sei »unabwendbar«, »vom Anblick einer Untergrundbahn fast religiös erschüttert« zu werden, und die »subway« sei nichts anderes als »ein neues Wunder« (Kerr, *New York und London*, 1923, S. 23 und 30).

Spiegelbilder der allgemeinen Prosperität und Fortschrittlichkeit einer Stadt, Region oder gar einer ganzen Nation.²⁰ Mit anderen Worten sind sie potente Statussymbole bzw. Prestigeobjekte der Moderne, die mit Vorliebe der interessierten Weltöffentlichkeit präsentiert werden – etwa an Großanlässen wie Olympischen Spielen oder Weltausstellungen – und in der Vergangenheit wiederholt als Mittel zur propagandistischen Selbstbeweihräucherung gedient haben.²¹

Mit dem Wundervollen, Spektakulären oder allgemein Prestigeträchtigen ist freilich nur die eine wichtige Seite des sinnbildlichen Potenzials der U-Bahn benannt. Auf der anderen wird das großstädtische Verkehrsmittel seit je häufig mit dem Immergleichen, dem urbanen Alltäglichen gleichgesetzt und diesem dadurch zu einer markanten Ausdrucksform verholfen.²² Ausschlaggebend in solchen Zusammenhängen ist eine radikal entzauberte Wahrnehmung der unterirdischen Schnellbahn, d. h. der nicht selten negativ konnotierte Eindruck, dass »U-Bahn-Fahren« »kein Abenteuer [ist]. Normalerweise passiert nichts: nichts Außergewöhnliches, nichts von Bedeutung.«²³

Und nicht nur das: Genauso lebhaft, wie U-Bahnen während Phasen des wirtschaftlichen Aufschwungs als mit Stolz vorgezeigte »Aushängeschilder der Städte«²⁴ erscheinen, werden sie in Zeiten der Depression zu Sinnbildern all dessen, was mit der Gesellschaft allgemein schief zu laufen scheint. Prägnant hat Michael W. Brooks dieses Phänomen anhand der Situation in New York in den Siebzigerjahren nachgezeichnet. In dieser Zeit ächzte der Big Apple unter der Last milliardenschwerer Schulden, leerer Sozialkassen, einer rekordverdächtig hohen Kriminalitätsrate und extremer Rassenspannungen. Die Subway wiederum war zu einem höchst unansehnlichen Ort verkommen, wo Gangs und Kleinkriminelle alltäglich für Unsicherheit sorgten und Dreck, Drogenabfälle und Graffiti-Schmierereien das Erscheinungsbild prägten. Und so wurde das Verkehrsmittel, das sich zu früheren Zeiten noch als Zeichen einer verheißungsvollen Zukunft präsentiert hatte, in diesem

20 Vgl. Hallenberger, »Eine Schnellbahn für das Revier«, 1996, S. 111.

21 Ein eindrückliches Beispiel dafür sind Stalins Moskauer »Paläste der Arbeiterklasse«, die erstmals 1935 ihre Pforten öffneten und deren Prunk aller Welt die gesellschaftlich-kulturelle Überlegenheit des Kommunismus über den Kapitalismus vor Augen führen sollte.

22 Vgl. Brooks, *Subway City*, 1997, S. 3, und Pike, *Subterranean Cities*, 2005, S. 16.

23 Cejpek, *Dichte Zugfolge*, 2006, S. 5.

24 Schmucki, »U-Bahn«, 2012, S. 543.

Kontext zum Mahnmal eines außerordentlichen allgemeinen Zerfalls: »The subway [...] became both a daily irritant and a vivid symbol of failure [...], [...] of urban collapse.«²⁵

1.2 Tod und Leben

Gemäß Alfred Kerr »guckt« aus einer U-Bahn wie jener in New York neben »Kultur« im Allgemeinen auch »Phantasie«²⁶ im Besonderen »heraus«. Damit ist eine weitere wesentliche Eigenart der großstädtischen Schnellbahn angesprochen, angesichts deren es sich verbietet, sie »ein bloßes Verkehrsmittel zu nennen«²⁷. Konkret wirft Kerrs Kommentar ein Schlaglicht auf die Tatsache, dass die U-Bahn die Menschen seit je nicht nur stumpf von Punkt A nach Punkt B transportiert, sondern ihre sinnliche Wahrnehmung etwas auslösen kann, das die kollektive Vorstellungskraft, d.h. genau diese »Fantasie« oder »Imagination«,²⁸ anregen kann. Mit anderen Worten besaß die U-Bahn immer schon das Potenzial, den Menschen unterschiedlichste Bilder wie auch ganze (Bilder-)Geschichten in die Köpfe zu setzen. »Die Untergrundbahn dichtet wilde Sagen«,²⁹ heißt es in diesem Zusammenhang treffend in einem Gedicht Walter Rheinert von 1919, in dem auf die Pariser Métro verwiesen wird.

Was bei Kerr und in Rheinert's Gedicht in der Form eines mehr oder weniger flüchtigen Eindrucks zum Ausdruck kommt, wird in zwei jüngeren kultur- bzw. literaturwissenschaftlichen Untersuchungen einschlägig bekräftigt. Zum einen schreibt Wiebke Porombka in ihrer Arbeit zur *Medialität urbaner Infrastrukturen* (2013), in der gerade städtische Verkehrsmittel und insbesondere U-Bahnen eine wichtige Rolle spielen, neben ihren organisatorischen »Wirkungsweisen« besäßen solche Infrastrukturen grundsätzlich auch eine »imaginäre Wirkung«.³⁰ Ihnen sei ein »imaginative[s] und damit sinnstiftende[s] Potential eigen« bzw.

25 Brooks, *Subway City*, 1997, S. 196.

26 Kerr, *New York und London*, 1923, S. 30.

27 Döblin, »Der Geist des naturalistischen Zeitalters«, 2013 [1924], S. 174.

28 Die Begriffe der »Fantasien« und der »Imaginationen« sollen in dieser Arbeit bedeutungsgleich verwendet werden. Darüber hinaus werden wahlweise auch konventionellere Begriffe wie vor allem jener der »Bilder« als Synonyme zur Anwendung kommen.

29 Rheinert, »Am Grabe Henri Heine«, 1919, S. 46.

30 Porombka, *Medialität urbaner Infrastrukturen*, 2013, S. 131.