

BÜCHER

NEU IN DEUTSCHLAND

Claude Simon: „Die Straße in Flandern“. Der vor 48 Jahren als Sohn eines Kolonialbeamten auf Madagaskar geborene Autor gehört zu jenen französischen Schriftstellern, die mittels „nouveau roman“-Technik das für die Orientierung des Lesers hilfreiche Ort-Zeit-Koordinatensystem aus der erzählenden Literatur verdrängen. In seinem jüngsten Roman kaleidoskopiert Simon die Geschichte eines letzten Rittmeisters, betrachtet aus der Perspektive seiner Soldaten, die 1940 auf einer Straße in Flandern dem Tod oder der Gefangenschaft entgegenreiten. Das sehr farbkraftig beschreibende Buch gewährt einen Lesegenuß, der dem Vergnügen am Zusammensetzen eines Puzzle-Spiels nahekommmt: Erst gegen Ende der Lektüre fügen sich die breit assoziierten Realitäts-Ausschnitte zu einem Handlungsbild zusammen. (R. Piper Verlag, München; 302 Seiten; 18,50 Mark.)

Hermann Schreiber: „Land im Osten“. In diesem Buch über die Geschichte des deutschen Ostens ist dem Sachbuch-Autor („Sinfonie der Straße“, „Throne unter Schutt und Sand“) der Versuch gelungen, das durch die Vertriebenenverbände strapazierte Thema der deutschen Ostpolitik zu entkrampfen. Der österreichische Autor demoliert mancherlei teutonischen Herrenwahn: Die angebliche Unfähigkeit der Slawen, eine Stadt zu gründen, widerlegt Schreiber ebenso wie die vermeintliche Unfähigkeit slawischer Kaufleute. Er moniert „die primitive Selbstgefälligkeit des (ostdeutschen) Kulturbringers“, ohne freilich den Flunkereien der neupolnischen Historiker zum Opfer zu fallen. Schreiber: „Das Pathos ist fehl am Platz, die großen Worte, die Schwarz-Weiß-Malerei zwischen Ost und West.“ (Econ-Verlag, Düsseldorf; 418 Seiten; 19,80 Mark.)

Hanns Hubert Hofmann: „Der Hitlerputsch“. Thema dieses Buches bilden Vorgeschichte und Geschichte des Bürgerbräu-Krawalls vom 8. November 1923, der am folgenden Tage vor der Münchner Feldherrnhalle mit einer Schießerei und einigen Toten, den späteren „Blutzeugen der Bewegung“, endete. Nach Darstellung Hofmanns, eines Mitarbeiters der „Kommission für Bayerische Landesgeschichte“, hatten damals der bayrische Generalstaatskommissar, Ritter von Kahr, der Chef der Reichswehr in Bayern, General von Lossow, und der Chef der bayrischen Landespolizei, Oberst Ritter von Seisser, einen „Marsch auf Berlin“ geplant. Hinter dieser Kamarilla standen vorwiegend konservative Kreise. Hitler spielte in der Putsch-Planung erst den „Trommler“ und war mit dieser Rolle anfänglich auch zufrieden. Als er bemerkte, daß Kahr, Lossow und Seisser zögerten, den Plan zu verwirklichen, versuchte er am 8. November, sie im Bürgerbräu auf die Bahn ihres eigenen Planes zu stoßen — mit dem Erfolg, daß sie zunächst mitmachten, sich in der Nacht vom 8. auf den 9. November jedoch anders entschieden. Der sogenannte Hitler-Putsch war also laut Hofmann in

Wirklichkeit ursprünglich keineswegs ein nationalsozialistischer, sondern ein nationalistisch-monarchistischer Umsturz-Versuch, hinter dem neben der bayrischen Reichswehr auch die Bayerische Volkspartei und die katholische Kirche standen. Der spätere Prozeß gegen Hitler, Ludendorff und Genossen hatte — so Hofmann — den Zweck, diese Hintergründe zu vertuschen, und auch Hitler war an der Legende von seiner eigenen Hauptverantwortlichkeit interessiert, weil sie ihn — nachträglich — zum Anführer des ersten Akts der „nationalen Revolution“ in Deutschland machte. (Nymphenburger Verlags-handlung, München; 336 Seiten; 19,80 Mark.)

SCHRIFTSTELLER

BRUNO SCHULZ

Träume vom Zimt

Als ein Produkt, das sich „leichter auf dem Grund der deutschen Literatur als auf dem der polnischen“ erklären lasse, bezeichnete der polnische Redakteur der polnischen Zeitschrift „Nowa Kultura“ das in polnischer Sprache verfaßte Erzählwerk eines polnischen Schriftstellers, das nun folgerichtig — wenngleich erst ein Vierteljahrhundert nach seiner ersten Veröffentlichung — auch in deutscher Sprache erschienen ist: „Die Zimtläden“ von Bruno Schulz*.

„Nowa-Kultura“-Redakteur Wirth, der das Nachwort zur deutschen Spätausgabe verfaßt hat, möchte den Erzähler Schulz in der Nähe des Pragers Kafka placiert wissen, dessen Romanfragment „Der Prozeß“ von Schulz ins Polnische übersetzt worden war: „Beide gehören in jene schöne Epoche, deren Demiurg Kaiser Franz Joseph

* Bruno Schulz: „Die Zimtläden“. Carl Hanser Verlag, München; 340 Seiten; 18,80 Mark.



Schulz-Zeichnung
Handel mit Eiern...

Warum brauchen wir...?



Die Wissenschaft sagt:

Die Erfolge mit Tai-Ginseng beruhen auf der anregenden Wirkung des Mittels, das den in seiner Leistungsfähigkeit herabgesetzten Organismus belebt, die Drüsensfunktionen des Körpers anregt und Herz, Kreislauf, Nerven und Stoffwechsel günstig beeinflusst. Dadurch wird eine Vitalisierung des gesamten Organismus erreicht.



TAI- GINSENG



Autor Schulz (Selbstporträt)
... exotischer Insekten

zu sein schien.“ Für Schulz beschränkte sich diese vom österreichischen Kaiser Franz Joseph beherrschte Welt allerdings einzig auf die Kleinstadt Drohobycz im damaligen österreichischen Kronland Galizien. Dort wurde Schulz 1892 als Sohn eines jüdischen Tuchhändlers geboren, dort hat er — von Aufhalten in Lemberg, Wien und Paris abgesehen — als Zeichenlehrer bis zu seinem Tod gelebt, und dort spielen alle seine Erzählungen.

Vom jüdischen Kleinbürgertum seiner Umgebung wurde er, laut Wirth, als „Sonderling“ und „Lebenskrüppel“ angesehen; als „eine Art Gnom, schwächling, mit riesigem Kopf und fiebrigen Augen“ beschreibt ihn der Warschauer Literaturhistoriker Arthur Sandauer. Von seinem Äußeren verschaffen die melancholischen Schulz-Zeichnungen eine vage Vorstellung, auf denen sich vor nächtlicher Kleinstadtkulisse demütige Männergestalten mit Gesichtszügen des Autors halbentblößten Damen als Objekte perverser Ausschweifungen anbieten. In diesen für den Schulgebrauch höchst ungeeigneten Zeichnungen bekundete der Zeichenlehrer Schulz seine Vorliebe für düstere Szenarien und Traumotive bereits, bevor er im Alter von 42 Jahren mit seinen „Zimtläden“ unverhofften Ruhm erwarb.

Nach der Veröffentlichung seines ersten Buches im Jahre 1934 wurde Schulz von der polnischen Literaturkritik als Begründer einer neuartigen Erzählkunst gerühmt, und auf den 1937 erschienenen Erzählungsband „Sanatorium zur Todesanzeige“ hin — in diesen Erzählungen tauchen Negerhorden im Pyjama in den Kleinstadtstraßen von Drohobycz auf, pensionierte Beamte gehen wieder zur Schule, im Titel-Sanatorium kann der Autor mit seinem verstorbenen Vater sprechen — wurde Schulz sogar Laureat der Polnischen Akademie für Literatur.

In die deutsche „Zimtläden“-Ausgabe sind auch diese traumhaft-grotesken

Erzählungen aufgenommen worden. Vor-sichtshalber nicht aufgenommen dagegen wurden die Zeichnungen, mit denen die neueste polnische „Zimtläden“-Ausgabe illustriert ist. In Polen war Schulz, nach deutscher Besatzungszeit und anschließender östlicher Kultur-domestizierung, in Vergessenheit geraten und erst 1957 wieder aufgelegt worden.

Nicht ganz so drastisch wie die Zeichnungen, doch ebenso grotesk ist die surreale Welt, die der Prosaist Schulz darstellt. Bruno Schulz: „Meine Existenzform beruht in hohem Maße auf Einbildung.“ Die als Roman etikettierten „Zimtläden“, ursprünglich als Briefe an einen todkranken Freund verfaßt, beschreiben — unabhängig von Chronologie und ohne durchlaufende Handlung — Kindheitserlebnisse, Empfindungen und Tagträumereien des jüdischen Händlersohns in Drohobycz.

In der metaphernreichen und wuchernden Sprache des Expressionismus („Süddeutsche Zeitung“: „Auf diese Prosa war keiner von uns mehr gefaßt“) erinnert sich Schulz der „gelben, langweiligen Wintertage“, der „unreinen, weibischen Uppigkeit des Augusts“ und der „schmarotzenden Pilze der Abenddämmerungen“, beschreibt er labyrinthische Wohnungen und nächtliche „Doppelgassen, Zwillingsgassen, Doppelgängergassen, Lügengassen und Scheingassen“.

In diesen Zwilling- und Lügengassen befinden sich auch die Zimtläden, nach denen der Erzähler auf abendlichen Streifzügen — vergebens — sucht. Es sind Geschäfte, in denen „bengalisches Feuer, Zauberkistchen, Briefmarken längst verschwundener Länder, chinesische Abziehbilder, Indigo, Kolophonium aus Malabar, Eier exotischer Insekten, Papageien“ verkauft werden und die offenbar als Symbol für die zerfallende Welt des vergangenen Jahrhunderts stehen sollen.

Das Gegenstück ist die „Krokodilgasse“ am Stadtrand, die den „Geist der Zeit“, den „Mechanismus des Wirtschaftslebens“ symbolisiert. Dort haben sich „die neuzeitlichen nüchternen Formen des Kommerzialisismus entwickelt. Der Pseudoamerikanismus, dem alten, morschen Grund der Stadt aufgepfropft, ließ hier die üppige, wenn auch leere und farblose Vegetation trödelhafter, schlechter Ansprüche empor-schießen“.

Diesem Kommerzialisismus gilt die Abneigung des Erzählers Schulz und die seiner Hauptfigur, des greisen Tuchhändlers Jakob. Der senile Patriarch Jakob, dem Vater des Autors nachgebildet, ein „Fechtmeister der Einbildungskraft“, der „dem grenzenlosen Element der stumpfen Langweile den Krieg erklärte“ und „die verlorene Sache der Poesie“ verteidigen möchte, untersucht in abendlichen Konversationen mit den jugendlichen Näherinnen Polda und Paulina „die Struktur ihrer mageren und billigen Körper“ und doziert dabei: „Uns entzückt und ergreift einfach das Billige, das Minderwertige, das Trödelhafte des Materials. Versteht ihr... den tiefen Sinn dieser Schwäche, dieser Leidenschaft für buntes Dekorationspapier, für Pappmaché, für Lackfarben, für Werg und Sägespäne?“

Vater Jakob betreibt eine umfangreiche Zucht exotischen Geflügels und läßt in seiner Wohnung Kondor-Eier ausbrüten; am Ende macht er, ähn-

23 Millionen DM

sind zu gewinnen durch die
Nordwestdeutsche Klassenlotterie

Lospreise: $\frac{1}{4}$ Los $\frac{1}{2}$ Los $\frac{1}{1}$ Los
mtl. DM: 10,— 20,— 40,—

Höchstgewinne von DM 100 000,—
bis zu DM 1 000 000,—

**Verkauf in jedes Land
der Welt, Gewinnauszahlung
zuverlässig und diskret
in jeder gewünschten
Währung. Bestellen
Sie oder fordern Sie ausführlichen
Prospekt über
die Auslands-Lotterie-
Einnahme**

**Gerd Schulze, P. O. Box 1021
Hamburg 1, Westdeutschland**



**DUBLIN
UND
MANCHESTER
VON
DUSSELDORF
ODER
FRANKFURT/MAIN
OHNE UMSTEIGEN**



AER LINGUS
IRISH INTERNATIONAL AIRLINES



lich dem Helden in Franz Kafkas Erzählung „Die Verwandlung“, eine sonderbare Metamorphose durch: Er schrumpft zu einer Küchenschabe zusammen.

Gegen Ende der dreißiger Jahre hatte Schulz noch einen Erzählungsband zur Veröffentlichung vorbereitet und die Arbeit an einem Roman, „Der Messias“, begonnen. Beide Manuskripte gingen während des Krieges verloren.

Auch Bruno Schulz überlebte den Krieg nicht. Im November 1942 wurde er in den Straßen des Gettos von Drobobycz von einem SS-Mann durch Genickschuß ermordet.

AUTOMOBILE

VOLKSWAGEN

Das Kuckucksei

Das Urteil stand zwischen einem Bericht über Bekömmlichkeit und Nährwert von Tomatensuppen und einer Begutachtung von Vorrichtungen, mit denen sich das Überkochen von Milch vermeiden lassen soll. Es lautete: „Der Volkswagen war der teuerste Wagen, den wir getestet haben. Er war auch der beste.“

Monatelang hatten Testfahrer und Techniker der britischen Verbraucher-Organisation (Consumers' Association Ltd.) acht populäre Automobile geprüft, ehe sie ihren Spruch — in der Januar-Nummer der Verbraucher-Zeitschrift „Which?“ — veröffentlichten. Sechs der getesteten Automobile waren britischer Machart: Austin A 40, Morris Minor, Triumph Herald S, das Mini-Car der British Motor Corporation sowie die beiden Ford-Modelle Anglia und Popular. Zwei Wagen waren Importe: die Renault Dauphine aus Frankreich, der Käfer-VW aus Wolfsburg.

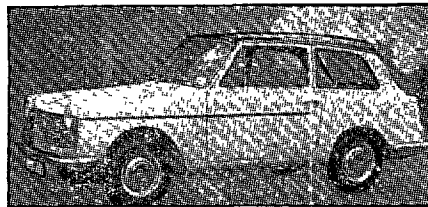
Der Wolfsburger Volkswagen schnitt bei dem Test so gut ab, daß Londons „Daily Mirror“ klagte: „Dieser Test ist unfair gegenüber britischen Wagen.“ Nicht minder verärgert zeigte sich die britische Auto-Industrie, deren Export 1961 um rund die Hälfte (im Vergleich zu 1960) geschrumpft ist.

Der Zorn von Leitartiklern und Industriellen wurde vor allem dadurch entfacht, daß die Tester der Verbraucher-Organisation den Volkswagen ursprünglich sogar als „günstigsten Kauf“ (Best Buy) der geprüften Wagen hatten deklarieren wollen. Nur der beträchtliche Preis des Käfer-Autos hielt die Verbraucher-Berater von der Verleihung dieses Prädikats ab: Zoll- und Steuerzuschläge verteuern den VW in England erheblich. Er kostet rund 8500 Mark.

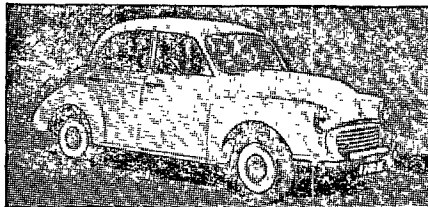
In jedem der acht Autos legten die Testfahrer der Verbraucher-Organisation 16 000 Kilometer zurück; sie prüften die Wagen auf Flugplatzpisten und im Gebirge, untersuchten jedes technische Detail von der Batterie bis zum Strömungsweg der Heizluft. Sämtliche Automobile wurden auf Sicherheit, Wirtschaftlichkeit, Bequemlichkeit und Zuverlässigkeit getestet. Pauschal-Urteil: „Alle Wagen zeigten schwerwiegende Nachteile.“

Beim Volkswagen rügten die Tester grundsätzlich

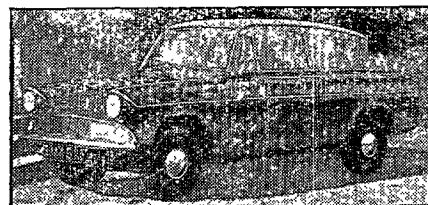
▷ Seitenwindempfindlichkeit,



Austin A 40



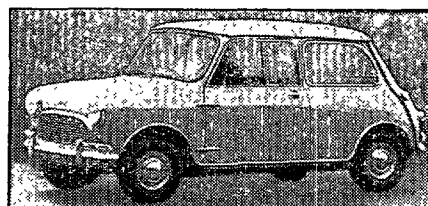
Morris Minor



Ford Anglia



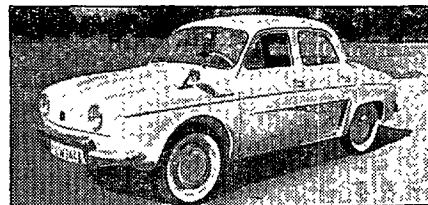
Ford Popular



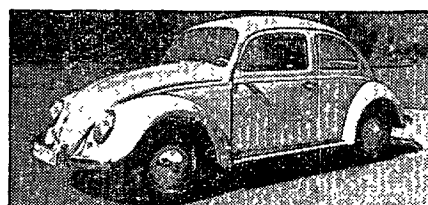
BMC Mini-Car



Triumph Herald S



Renault Dauphine



Volkswagen

- ▷ hohen Benzinverbrauch,
- ▷ unbequemen Ein- und Ausstieg,
- ▷ mangelnden Gepäckraum.

Als geradezu „gefährlich“ stuften die Tester der Consumers' Association das Heizungssystem des Volkswagens ein: Bei undichten Auspuffzuleitungen könne giftiges Kohlenoxyd mit der Heizluft in den Innenraum gelangen. (Kommentierte das VW-Werk letzte Woche: „Die Konstruktion der Heizung ist so angelegt, daß in das Fahrzeuginnere keine Abgase eintreten können. Das gilt für fabrikneue Fahrzeuge ebenso wie für Wagen mit längerer Laufzeit, wenn für sie ein Mindestmaß an Pflege und Wartung aufgebracht wurde.“)

Doch die Dauphine und die britischen Wagen schnitten weit schlechter ab. Der für den Test erworbene Kleinwagen (Mini-Car) der British Motor Corporation beispielsweise offenbarte „so viele grobe mechanische Fehler“, daß die Techniker der Consumers' Association ein zweites Exemplar kauften, um den Test fachgerecht ausführen zu können. Die Bremsen des Wagens erwiesen sich als die „ungeeignetsten der ganzen Testgruppe“. Auch die Bremsen des Ford Popular und der Renault Dauphine wurden gerügt.

Dem Morris Minor wurde oberflächliche Verarbeitung nachgesagt. In der Karosserie des Triumph Herald S verding sich, wie die Tester feststellten, mitunter Wasser, so daß sich leicht Rost bilden konnte. Beim Ford Popular entpuppte sich das Kühlsystem „als nicht sonderlich wirksam“. Defekte verschiedener Art traten auch bei den anderen Testwagen auf.

Gegenüber diesen Konkurrenzmodellen jedenfalls war der VW im Vorteil. Er erwies sich als ein Automobil mit „sehr guten Fahrleistungen“, das nach dem Test noch immer in „ausgezeichneter Verfassung war“. „Der Volkswagen“, hieß es im Testbericht der Consumers' Association, „ermöglicht am ehesten störungsfreies Fahren.“

Die Verbraucher-Aufklärer gestanden damit ein, was „Die Welt“ so formulierte: „Der VW ist zum Kuckucksei für die Briten geworden.“ Denn britische Offiziere waren es, die aus eigener Initiative im Jahre 1945 die Produktion im zerschlagenen Volkswagen-Werk wieder in Gang gebracht hatten.

Damals schickten die Besitzer sogar eine VW-Limousine nach England mit der Empfehlung, es wäre eine gute Idee, sich das ohnehin herrenlose Werk anzueignen. Aber die britische Prüfungskommission teilte diese Ansicht nicht. Der deutsche Wagen, meinte sie, sei häßlich und zu laut, der Heckmotor sei ein höchst zweifelhaftes Novum, wie überhaupt die ganze Konstruktion nur als eine Spielerei bezeichnet werden könne.

Daß aus dieser Spielerei für die britische Automobilindustrie auf den Export-Märkten eine tödliche Bedrohung wurde, focht die Fachleute der Consumers' Association bei ihrem jüngsten Test nicht an. Sie stellten den VW als Vorbild hin und schrieben beispielsweise über das britische Modell Morris Minor: „Der Minor hat im Grunde genommen gute Qualitäten. Er hätte das beste Automobil der getesteten Wagen sein können, wenn er so verfeinert worden wäre wie der Volkswagen.“