

## LITERATUR

## FONTANE

## Viel weniger harmlos

Über die Jahrhundertwende hinaus, so meinte der Dichter selber, werde sein Werk kaum fortleben. Und tatsächlich hat es zunächst so ausgesehen, als sollte Theodor Fontane (1819 bis 1898) recht behalten: Im Februar 1900 wurde in Fontanes Geburtsort Neuruppin ein Rezitationsabend veranstaltet, dessen Erlös zu einem Fontane-Denkmal beitragen sollte; die Soiree, so überliefert ein Zeitungsbericht, fand „vor leerem Saale“ statt.

Die deutsche Hochschulgermanistik, die deutsche Literatur und Literaturkritik haben den Autor von „Effi Briest“, „Irrungen Wirrungen“, „Frau Jenny Treibel“ und des „Stechlin“ jahrzehntelang als einen „ephemereren Jahrzehntemann“ (so Friedrich Gundolf) unterschätzt. Gottfried Benn fand, das „Pläsiertliche“ seines Prosa-Stils verhindere den Aufschwung zu wahrer dichterischer Größe. Alfred Döblin tadelte, der „Causeur“ Fontane habe in seinen Berliner Gesellschaftsromanen „die Großstadt verplaudert“.

Vom Lyriker Fontane tradierten die Schulbücher nur immer dieselben drei, vier Balladen. Der eminente Briefschreiber Fontane wurde in einigen Auswahlbänden höchst unzulänglich präsentiert; der Titel eines 1937 erschienenen Bandes, „Heiteres Darüberstehen“, kennzeichnet das verharmlosende Fontane-Bild einer ganzen Epoche. 1919 schrieb Kurt Tucholsky: „Der Romanschreiber Fontane schwindet mit seiner Zeit.“

Doch Tucholsky irrte, wie sich Fontane selber geirrt hat. In den letzten Jahren und vornehmlich in diesem Jahr der 150. Wiederkehr seines Geburtstages (30. Dezember) ist offenkundig geworden — so der Münchner Verlagslektor und Herausgeber eines Bandes mit Fontane-Aufsätzen Jürgen Kolbe —, „was man gemeinhin Fontane-Renaissance nennt“. Kolbe: „Die oft aufs Lokale nivellierte Popularität des Romanciers hat sich... zum Bild einer säkularen Künstlerfigur erweitert.“

Das geteilte Deutschland, so beschreibt der Fontane-Forscher Helmut Nürnberger diese Wiedergeburt, „ist 1969 einig in der eifersüchtigen Liebe, mit der es das Werk Fontanes neu entdeckt hat und pflegt. In beiden deutschen Staaten erscheinen großangelegte Ausgaben, immer neue Monographien und Studien“. Im westlichen Deutschland allein erscheinen derzeit zwei neue Fontane-Gesamtausgaben nebeneinander:

▷ Die Nymphenburger Verlagshandlung, München, hat bislang 23 Bände ihrer „Sämtlichen Werke“ (Herausgeber: Kurt Schreinert und andere) herausgebracht; noch fünf Bände folgen. Außerdem brachte der Verlag in diesem Jahr eine 15-bändige Fontane-Taschenbuch-Edition auf den Markt.



Schriftsteller Fontane  
Im Vormärz eine Aufforderung zur Tat

▷ Der Münchner Hanser Verlag hat von den geplanten 13 Bänden (plus mehreren Briefbänden) seiner „Sämtlichen Werke“ Fontanes (Hauptausgeber: Walter Keitel) in dieser Saison den elften Band vorgelegt.

Rund 800 Briefe Fontanes, davon die Hälfte unveröffentlicht — die Stiftung Preußischer Kulturbesitz erwarb sie mit finanzieller Beihilfe des VW-Werkes 1963 auf einer Hamburger Autographen-Auktion —, werden vom Berliner Propyläen Verlag in drei Bänden dargeboten.

Zur Neubewertung des Dichters hat in den letzten Jahren kräftig der Hamburger Literaturhistoriker Nürnberger beigetragen: 1967 mit seiner Untersuchung „Der frühe Fontane“ (Wegner Verlag, Hamburg); 1968 mit seiner Rowohlt - Taschenbuch - Monographie über Fontane; in diesem Jahr mit einer Anthologie, die den politischen Lyriker Fontane betont



„Effi“-Vorbild Elise von Ardenne  
Nach dem Duell noch lange gelebt

und auch 13 unbekannte Fontane-Gedichte enthält: „Mir ist die Freiheit Nachtigall“ (Walter Braun Verlag, Duisburg).

Bedeutendster neuer Beitrag zur Fontane-Literatur ist jedoch die zwei-bändige Fontane-Biographie des Jenaer Literaturhistorikers Hans-Heinrich Reuter. Das 1108-Seiten-Werk wurde 1968 von der Nymphenburger Verlagshandlung für die Bundesrepublik, vom Ost-Berliner Verlag der Nation für die DDR publiziert — ein Werk, das trotz seiner Tendenz, „den Dichter für die Zwecke der ‚Revolution‘, der ‚Arbeiterklasse‘ und für späte antipreußische Affekte zu retten, insgesamt erstaunlich objektiv geraten ist“ (Kritiker Joachim Fest).

All diese Publikationen wirken daran mit, den Schriftsteller, der selber so wenig Nachruhm erwartete, für die Gegenwart interessant zu machen oder zu erklären, warum Fontane — so Kurt Ihlenfeld in der „Neuen Rundschau“ — sich neuerdings „zunehmende Aufmerksamkeit erzwingt“. Ein ganz „neues Fontanebild“ ist dabei gewiß nicht entstanden, aber doch (so Ihlenfeld) „mindestens ein weit genaueres als wir bisher besaßen“. Genauer zeichnen sich die Bruchstellen in Fontanes äußerer wie innerer Vita ab

— der revolutionäre Republikanismus des jungen Dichters im Vormärz, dessen frühe Verse eine „Aufforderung zur Tat... zum politischen Kampf“ enthielten und der sich an der Revolution von 1848 „zweifelloso viel weniger harmlos als die Mehrzahl der Barrikadenkämpfer“ (Nürnberger) beteiligte;

— die wesentlich von wirtschaftlicher Not bestimmte Resignation des älteren Fontane, der sich („Man kann nun mal als anständiger Mensch nicht durchkommen“) nach 1848 einem Pressebüro der preußischen Regierung und später der erzeaktionären „Kreuz-Zeitung“ verdingte;

— der stille, innere Widerspruch des alten Schriftstellers zu den erstarrten Konventionen und dem hohlen Pomp der wilhelminischen Gründerjahre, jener Widerspruch hinter aller urbanen Balance, der ihn 1895 an einen Freund schreiben ließ: „Die Möglichkeit, ja die Wahrscheinlichkeit, daß dem Sieg des Neuen eine furchtbare Schlacht vorausgehen muß, kann mich nicht abhalten, diesen Sieg des Neuen zu wünschen.“

Jürgen Kolbe leitet die eigentümlichen Qualitäten des Romanciers Fontane, das scheinbar so gelassene „Sowohl als auch“ seiner Betrachtungsweise, aus dessen Lebenserfahrungen ab: „Die politische Erfahrung der gescheiterten Revolution, zusammen mit der Erkenntnis der persönlichen Abhängigkeit von den herrschenden Verhältnissen, hat die Unschuld des Schreibens gebrochen und jenes Bewußtsein entstehen lassen, dem zwischen Schwarz und Weiß keine unumstößlichen Entscheidungen mehr gelingen... Diese Skepsis erfaßt die Sprache selbst. Der Causerieton ist die sprachliche Konsequenz dieser Un-

entschiedenen“ — und also jedenfalls mehr und Ernsteres als die harmlos-pläsierte Plauderkunst des „Heiteren Darüberstehens“, die frühere Fontane-Leser darin gesehen haben.

Es sei „der tragische Fontane, dessen Persönlichkeit und Werk fortwirkend zu uns sprechen“, so resümiert Helmuth Nürnberger die „Fontane-Renaissance“.

Zu ihr haben in diesem Jahr eine internationale Konferenz von Fontane-Forschern in Potsdam und schließlich auch mehrere Ausstellungen beigetragen. Die größte, im Marbacher Schiller-Nationalmuseum, konnte eine besondere Preziose darbieten: ein Photo von Else Freifrau von Ardenne, dem Urbild von Fontanes berühmtester Romanheldin Effi Briest, zur Verfügung gestellt von deren Enkel, dem DDR-Physiker Manfred von Ardenne. Anders als ihr Nachbild Effi war die Freifrau von Ardenne nach dem Duell, in dem ihr Gatte ihren Geliebten erschossen hatte, und nach der Trennung von Mann und Kind nicht an der Schwindsucht und am Gram geendet. Sie starb, 99 Jahre alt, erst 1952.

Eine weitere Fontane-Ausstellung wurde am vorletzten Wochenende in West-Berlins Akademie der Künste eröffnet. Die Einladung verhiess: „Eine Urenkelin Theodor Fontanes sowie deren Sohn werden zugegen sein.“

## AUTOMOBILE

### DIESEL-PKW

#### Lahmer Geliebter

Durch die Tannen, hinter denen beim hessischen Dorf Dudenhofen das Versuchsgelände der Opel-Werke verborgen liegt, drängen in letzter Zeit immer häufiger ungewohnte Motortöne — keine guten: Nageln, Klickern und Brummen.

Die schlimmen Töne waren unverkennbare, harte Arbeitsgeräusche schnelllaufender Dieselmotoren. Sie kamen aus Motorhauben und Auspufftöpfen herkömmlicher Opel-Mittelklassewagen vom Typ Rekord: Zum ersten Male hat das Rüsselsheimer Werk, das bislang ausschließlich Personenwagen mit Vergasermotoren lieferte, auch ein Dieseltriebwerk für Personenwagen entwickelt.

Ausgerüstet mit diesem Motor, einem Vierzylinder-Triebwerk (Hubraum: zwei Liter, Leistung: 60 PS), soll vom nächsten Sommer an als zusätzliche Modell-Variante ein Opel Rekord Diesel produziert werden. Der nach Stückzahlen zweitgrößte deutsche Autohersteller wittert offenbar ein Geschäft auf dem wohl eigentümlichsten Spezialmarkt der Autobranche.

Uneingeschränkte Herrscherin dieses Marktes ist Deutschlands Nobel-Firma Daimler-Benz. Sie hatte den Dieselantrieb vor 33 Jahren in den Personenwagenbau eingeführt und brachte rund 850 000 Diesel-Pkw auf die Straße. In den letzten Jahren erhöhte sich der Diesel-Anteil an der

Mercedes-Pkw-Fertigung auf ein Drittel: 1968 produzierte die Firma 74 500, in diesem Jahre 87 000 Diesel-Personenwagen. Drei von je 100 Personenwagen, die heute auf dem deutschen Markt neu zugelassen werden, sind Mercedes-Diesel.

Freiwillig nehmen Diesel-Fahrer ein merkwürdiges Handikap auf sich: Für den Preis von mehr als zwei Volkswagen handeln sie eine so geringe Motorleistung ein, daß sie nur wenig mehr Temperament als ein schwachbrüstiger Kleinwagen zu entfachen vermögen. Halb so teure Jedermann-Autos spürten ihnen davon, so träge reagiert der Diesel. Und obwohl bei der heutigen Verkehrsdichte die Spurtkraft als hohe Tugend gilt, lieben Diesel-Fahrer ihren Lahmen, weil sie ihn für unschlagbar sparsam und langlebig halten.

Nun vermag zwar der Dieselmotor die im Kraftstoff enthaltene Energie besser in Arbeit umzusetzen als ein



Mercedes-Diesel auf der Autobahn: Konkurrenz von Opel

Benzinmotor. Voraussetzung dafür sind jedoch wesentlich höhere Verdichtungsverhältnisse (21:1 beim Mercedes 220 D gegenüber 7,3:1 beim Vergasermotor des VW 1300). Dieselmotoren müssen daher stabiler und somit schwerer gebaut werden. Da aber dem Motorgewicht beim Personenwagen engere Grenzen als beim Nutzfahrzeug gesetzt sind, müssen sich Diesel-Pkw mit geringer Leistung begnügen.

So kam es zum Bau grotesk untermotorisierter Fahrzeuge. Der Mercedes 220 D, mit 12 600 Mark noch um 500 Mark teurer als sein 105 PS starker Benzinmotor-Brudertyp, hat nur 60 PS. Und gerade im wichtigen Beschleunigungsbereich um 80 km/h steigert der Diesel sein Tempo nur zaghaft.

Immerhin verbraucht der Wagen kaum mehr als zehn Liter Dieselmotorkraftstoff auf 100 Kilometer. Zudem hat der Motor eine höhere Lebensdauer als ein Benzinmotor.

Weil sie den Diesel als langlebigen, wirtschaftlichen Futterverwerter schätzen, dulden seine Anhänger außer seinem Mangel an Temperament noch

andere technisch bedingte Übel, mit denen der Dieselmotor seine Umwelt belästigt. Schwarze Schwaden aus seinem Auspuff, seine Gerüche und Geräusche werden kaum minder gefürchtet als einst Knattern und Duftfahnen der im Bundesgebiet mittlerweile ausgestorbenen Zweitaktautos.

„Der von Dieselmotoren erzeugte Qualm ist verkehrstechnisch sehr unangenehm und behindernd“, befand die Händlerzeitschrift „Autohaus“. Häufig sind die Einspritzanlagen der Diesel ungenau reguliert oder wurden absichtlich fetter eingestellt, um etwas mehr Leistung zu gewinnen. Dann duften die (im Vergleich zum Vergasermotor allerdings erheblich weniger giftigen) Abgase besonders scharf. Wolken von Ruß schlagen sich auf fremden Frontscheiben nieder und bilden dort einen sich trübenden Fettschleier.

Ebensowenig vermeidlich scheint das laute Betriebsgeräusch zu sein.

„Ein kalt startender Diesel“, schrieb Autotester Fritz Busch, „klingt... wie ein Zentner Eierbriketts, den jemand auf ein Blechdach schüttet.“ Lästig wirkt auch das charakteristische, durchdringende Nageln des Motors im Leerlauf und beim Anfahren.

Viele Diesel-Fahrer schwören freilich auf den lahmen Lärmer nur, weil er ihnen zusätzlich kostensparende, schwer kontrollierbare Manipulationen ermöglicht. Denn nicht ohne Grund sind Diesel-Halter häufig in ländlichen Gemeinden ansässig: Dort können sie

heimlich steuerbegünstigten Dieselmotorkraftstoff für Ackerschlepper tanken. Und noch billiger als landwirtschaftlicher Kraftstoff ist leichtes Heizöl, das der Dieselmotor ebenfalls verfeuert, ohne zu husten.

Opels Chancen, mit einem preisgünstigen Diesel-Modell in den Mercedes-Markt einzubrechen, scheinen demnach keineswegs gering zu sein, wenn gleich ein Mercedes-Sprecher ungehört verkündete: „Wir haben davor keine Angst.“ Ein Opel-Diesel würde die Rüsselsheimer allerdings auch der Gefahr aussetzen, ihr mühsam errichtetes sportlich-jugendliches Marken-Image wieder zu schwächen.

Daimler-Benz hat derart schädliche Nebenwirkungen des Handels mit Diesel-Personenwagen längst am Image des „Guten Stern“ zu spüren bekommen. Diesel-Fahrer, so ermittelten Motivforscher und Marktpsychologen, werden ohne Zögern assoziiert mit Taxifahrern und mit behäbigen, knickrigen Gewerbetreibenden, die im Auto ihre Hosenträger zeigen und Stumpfen rauchen.