
Johnson-Jahrbuch

Band 2/1995

Herausgegeben von
Ulrich Fries und Holger Helbig

Vandenhoeck & Ruprecht

Redaktion: Holger Helbig

Umschlagbild: Andreas Lemberg, Uwe Johnson IX, Öl auf Leinwand

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

Johnson-Jahrbuch. –

Göttingen: Vandenhoeck und Ruprecht.

Erscheint jährl. – Beitr. teilw. dt., teilw. engl. –

Aufnahme nach Bd. 1. 1994

ISSN 0945-9227

Bd. 1. 1994 –

ISBN 3-525-20901-0

© 1995, Vandenhoeck & Ruprecht in Göttingen. – Printed in Germany.
Alle Rechte vorbehalten. Das Werk einschließlich seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Satz: Competext, Heidenrod

Druck und Bindung: Hubert & Co., Göttingen

Rudolf Heym und Matias Mieth

Hier irrte der Meister

Beiläufige Kritteleien zur Widerspiegelung der Geschichte der Deutschen Reichsbahn im ehemaligen Bezirk Magdeburg bei Uwe Johnson

Es ist bekannt – Johnsons erster großer Wurf, die *Mutmassungen über Jakob*, gründet sich – laut Aussage des Autors – auf das »Studium der Eisenbahnverbindungen zwischen Sachsen und Mecklenburg«.¹ Die Berliner S-Bahn, die New Yorker U-Bahn sind aus Johnsons Werk nicht wegzudenken. Dampflokomotiven etwa, Sinnbilder der industriellen Revolution des neunzehnten Jahrhunderts schlechthin, sind in den *Mutmassungen* Element eines wohl tatsächlich von der kybernetischen Mode der ausgehenden fünfziger Jahre beeinflussten »Mensch-Maschine-Systems«,² in dem der Dispatcher Jakob Abs ganz bei sich zu sein scheint. Ihren je eigenen Platz finden in den *Mutmassungen* so auch technische Details.

Bekannt ist ebenso Johnsons im Verlaufe seines Lebens immer mehr sich steigernder Drang nach sachlicher Genauigkeit. In den *Begleitumständen* findet sich auch deshalb ein eigenes, selbstkritisches Kapitel zu den *Mutmassungen*, beginnend mit dem Satz »Das Buch enthält sachliche Fehler«.³ Nicht im Sinne Beckmessers, sondern vielmehr des Roman-

1 Johnson, Uwe: Vita, in: Reinhard Baumgart (Hg.), Über Uwe Johnson, Frankfurt am Main 1970, S. 175.

2 Neumann, Bernd: Die Suche nach dem wahren »Jakob«. Über den Einfluß frühmarxistischer Gedankengänge auf Uwe Johnsons »Mutmassungen über Jakob«, in: Heinz Ludwig Arnold (Hg.), In Sachen Literatur, München 1988, S. 115.

3 Johnson, Uwe: Begleitumstände. Frankfurter Vorlesungen, Frankfurt am Main 1980, S. 150.

autors selbst seien deshalb die folgenden Bemerkungen verstanden, quasi als Ergänzung Johnsons eigener korrigierender Bemühungen. Eröffnen sie doch die Möglichkeit, sich im Durchstöbern alter Fotos aus den fünfziger Jahren den »verdammten hundertunddreizehn Kilometern«⁴ zwischen Magdeburg und Wittenberge zu nähern.

Fein ziseliert beschreibt Johnson jene Atmosphäre, wenn in den damaligen Zügen des Nachts ein Halt das Innere der Wagen in ein schummriges Licht tauchte, welches sich erst nach dem Losfahren wieder zur vollen Helligkeit entfaltete.⁵ Erklärt hat er es allerdings falsch. Denn nicht der Dynamo der Lok setzte aus, der war ja dampfgetrieben und insofern nicht auf rollende Räder angewiesen. Stillstehen mußten auf den Bahnhöfen die Lichtmaschinen unter dem Boden der altertümlichen Wagen, die über einen Lederriemen von der Achse angetrieben wurden. Stand der Zug, stand auch der Dynamo. Dafür gab's dann Flackerlicht aus der Batterie. Rollten die Räder wieder, schaukelte sich die Helligkeit wieder hoch.

Jene »hundertunddreizehn Kilometer« übrigens träumt sich Jakob Abs »automatisiert«: »alles elektrisch von einer Zentrale aus, die Züge ohne Lokomotivführer, Relaissteuerung, Ultraschall«. ⁶Natürlich ist in Johnsons wie Abs' Gegenwart von Automatisierung noch nicht viel zu spüren, sind Lokführer wie glücklicherweise bis heute unverzichtbar. Dampflokomotivführer Kaschs 41er jedoch ist – mit Verlaub – keine »Güterzuglokomotive ohne Tender«. ⁷ Bei ihr handelt es sich eben nicht um eine jener »Tenderloks«, bei denen die Vorräte direkt auf der Lokomotive untergebracht sind. Unser Foto mag dies verdeutlichen. »Ohne Tender« wäre die gepflegteste 41er bewegungsunfähig gewesen.

In 366 Exemplaren in den Jahren 1936–1941 gebaut, waren die Loks der Baureihe 41 schnelle Güterzuglokomotiven, die aber ebensogut Personen- und Schnellzügen vorgespannt werden konnten. Ideal also für die Dispatcher in den fünfziger Jahren, die meist sehr viel ältere, langsamere und mühsam zusammengeflückte Loks vor ihren Zügen wußten. Die Bahnbetriebswerke an der Nordmagistrale der Deutschen Reichsbahn (Magdeburg, Stendal, Wittenberge, Schwerin, Rostock) hatten in jenen Jahren immer – und sicher immer zu wenig – 41er in ihren Schuppen. Es waren die »besten Pferde im Stall«. ⁸ Gerade daß Johnson diese Detailfehler

4 Uwe Johnson, Mutmassungen über Jakob, Frankfurt am Main 1992, S. 244.

5 Ebd., S. 302.

6 Ebd., S. 244.

7 Ebd., S. 130.

8 Vgl. Konzelmann, Peter: Die Baureihe 41, Freiburg 1977.



Die 41-321 im Bahnbetriebswerk Wittenberge.

überhaupt unterlaufen konnten, zeigt, wie intensiv er sich auf die Welt der Gleise, Signale und Streckenpläne eingelassen hat.

Die erwähnten »hundertunddreizehn Kilometer« läßt Johnson in seinem Text quasi ins Nichts verschwinden, beschreibt er doch ein Amalgam aus dem Stellwerk bei Wittenberge und einer Stadt mit einer Straßenbahn, die nur in Magdeburg zu finden ist.

Einer der Autoren hat als Steppke Ende der fünfziger Jahre ganze Sommermonate an der Strecke von Magdeburg in Richtung Westen zugebracht, tief geprägt von der Erfahrung, daß im Kalten Krieg alles, was mit dieser Eisenbahnlinie zu tun hatte, geheimnisumwittert war und möglichst unerforscht bleiben sollte. Klar bleibt die Erinnerung an die schlanken 41er, die Staub aufwirbelnd mit nagelneuen Bundesbahnwagen⁹ durch den Bahnhof Haldensleben donnerten. Vor jedem Interzonenzug wurde der Bahnsteig regelrecht evakuiert, die damals noch intakten Bahnsteigsperrn verschlossen, bevor dann die Transportpolizei aufzog und die »Parade« abnahm.

Rudolf Heym, Schleusinger Str. 53, 98527 Suhl
Dr. Matias Mieth, St.-Jakob-Str. 19, 07743 Jena

⁹ Vgl. MJ, 273.