

WOLFGANG BRYLLA (ZIELONA GÓRA)

PHÄNOMENOLOGIE DES RADSPORTS. DAS SECHSTAGERENNEN-SUJET IN DER DEUTSCHEN LITERATUR UM 1920

In the first years of the twentieth century vast majority of German-speaking authors wrote about the phenomenon of sport. It was cycling and above all track cycling that gained among the literary men many adherents. Circa the year 1920 one can notice a multitude of works in which the subject matter of six days played on the wooden race courses in big cities such as Berlin or Brema was taken up. Walter Mehring showed a kind of the euphoria's rytmisation caused by the six days, Georg Kaiser presented a specific competition paradox, and the world famous reporter Egon Erwich Kisch surveyed the phenomenon of the incongruency's parrallelism that he had observed on the cycle track. On the one hand they all related to the heros on bicycles with respect, on the other they did not pick the whole idea of the sport spectacle to pieces.

KEYWORDS: six days, E. E. Kisch, G. Kaiser, W. Mehring, cycling motive

Hier gibt es keinen Beamten Schulze, keinen Rentier Mayer, kein Fräulein Krause mehr – nur ein vieltausendköpfiges, vieltausenddarmiges Ungeheuer, das mit tausend Augen auf die Bahn starrt, als leckte es Blut – die Masse (Leo Lania)

BAHNRADSPORT IM "IRRENHAUS"

Spätestens mit der Übernahme des amerikanischen Lebensstils und der damit eng in Verbindung stehenden Unterhaltungskultur sowie dem Modell der Vergnügungsgesellschaft veränderte sich die Bedeutung und die soziale Rolle des Sports in der Weimarer Republik (vgl. E. Bahr 1998: 280 ff.). Bis dato genossen sportliche Aktivität und Leibesertüchtigungen im Vergleich zur intellektuellen Beschäftigung keinen guten Ruf. In den 1920er Jahren jedoch – in einer Phase, die auch als Neue Sachlichkeit bezeichnet wird (D. Mayer 1994: 319-326; S. Becker 1995: 7-26; S. Becker 2000) – kann man einen richtigen Sportboom feststellen (vgl. J. Hermand/ F. Trommler 1988: 75 ff.). Nicht aber für jede Sportdisziplin ließen sich die Deutschen nach dem Ersten Weltkrieg begeistern; der Sport sollte dem Volk – den Massen im Sinne Elias Cannettis (E. Canneti 1994) – Spaß und Freude bereiten und gleichzeitig den trüben Alltag vergessen machen und nicht nur

für obere Gesellschaftsschichten, die sich mit Tennisspielen oder Golf ihre Freizeit vertrieben, bestimmt sein. Der Sport wurde einem breiteren Publikum zugänglich und dabei auch öffentlich gemacht; von einem stringent gefassten Sportbegriff für die Eliteklassen konnte fast – natürlich mit Ausnahmen – keine Rede mehr sein. Sport als Massenbewegung, Sport als Phänomen, Sport für Sportenthusiasten – mit solchen Begriffen ließe sich der Sport-Hype um 1920 beschreiben (M. Lindner 1994: 171).

Der Radsport wurde indes im gesamten deutschsprachigen Sprachraum als eine Randdisziplin angesehen, als eine Paradedisziplin für die Reichen, die es sich leisten konnten, schweres Geld ins Rennmaterial zu investieren. In den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts existierte der Radsport fast nur in der Form des Straßenrennens. Dies ist selbstverständlich nicht verwunderlich, wenn man bedenkt, dass es schon zu damaliger Zeit die drei größten Radrennen-Events der Welt gab – die drei großen Rundfahrten: die Tour de France, die Vuelta a Espana und den Giro d'Italia. Dazu gesellten sich noch die sog. Klassiker, die heute als Radsport-Monumente klassifiziert werden, d.h. Eintagesrennen, die in erster Linie in den Niederlanden, Belgien, Frankreich und Italien stattfanden/stattfinden. Deutschland spielte in diesem Konzert der Großen eine untergeordnete Rolle aus zwei simplen Gründen. Erstens konnte in den Grenzen der Weimarer Republik kein wirkliches Radsport-Talent gesichtet werden, das seine Chance im Kampf mit den Repräsentanten der führenden Radsport-Nationen hätte suchen können. Und zweitens konnten die deutschen Klassikrennen wie Rund um Berlin, Rund um Köln oder Rund um den Henninger Turm mit der Konkurrenz wie Paris-Roubaix oder Ronde van Vlaanderen nicht mithalten. Allerdings anders als in den westlichen Staaten Europas hat der BahnradSPORT in Deutschland viele Sympathisanten und Anhänger gefunden.¹ Der Trend zur Ver-Amerikanisierung der Gesellschaft führte zur Sozialisation und Implantation von Disziplinen, die in Übersee schon seit mehreren Jahren Zuschauermassen in die Sporthallen gelockt haben. So war es mit den Boxkämpfen, so war es auch mit den Sechstagerrennen – den Six Days –, die überraschenderweise in der Weimarer Republik zu Kassenschlagern geworden sind. Berlin, München oder Dortmund stiegen zu Topadressen in dem Six Days-Milieu auf²; in den deutschen Metropolen

¹ Zur Geschichte der ältesten deutschen Six Days-Veranstaltung siehe den Dokumentarfilm "Sechs Tage – sechs Nächte. 100 Jahre Berliner Sechs-Tage-Rennen" (2013) von Heinz Brinkamnn (gedreht im Auftrag von RBB Media).

² Die österreichische Autorin Gina Kaus war erfreut, dass in Wien keine Sechstagerrennen ausgetragen wurden, weil diese Radsportveranstaltung einer "ödeste[n] Rekordhascherei" gleiche und das Publikum nur "zum Narren" halte (G. Kaus 2000: 188). Einer ganz anderen Meinung war der berühmte Journalist und Reporter Fredy Budzinski, der früher selbst Radprofi war. Budzinski unterstrich, dass das Sechstagerrennen in Wirklichkeit die Übersetzung des alltäglichen Überlebenskampfes auf die Radrennbahn sei: "Sechstagerrennen? Was ist das? Ist es Sport, ist es Spiel, ist es ein Wunder oder ist es ein Wahn, eine Notwendigkeit, ein Übel oder ein notwendiges Übel? Vielleicht von jedem etwas in seiner Grundform, jedenfalls ein Spiegelbild des Kampfes, den wir bewusst und unbewusst im täglichen Leben führen" (zit. nach R. Franz 2007: 32).

trafen sich ein Mal im Jahr die bekanntesten Namen im Radsportzyklus, um sechs Tage lang ohne Rast und Ruhe paarweise ‚ihren Stiefel‘ herunterzustrampeln, wie es im Radsportjargon heißt.

Die Sechstagerennen fielen in der Weimarer Republik auf einen sehr fruchtbaren Boden nicht nur, weil die deutschen Großstädte, und diese Etikette verdiente vor allem Berlin, über riesengroße Sporthallen verfügten, in denen man ähnliche sportliche Veranstaltungen organisieren konnte. Somit wurden die Weichen für den temporären Erfolg der Six Days gestellt. Die Sechstagerennen rufen auch bei den Zuschauern Freudenausbrüche, fast Euphoriezustände aus. Da der Bahnrad sport als ein amerikanisches ‚Produkt‘ wahrgenommen worden ist, und alles Amerikanische auf Antrieb in Deutschland appliziert wurde, hatten die Sechstagerennen ein leichtes Spiel.

Es ist auch nicht merkwürdig, dass sich mit dem Phänomen des Radsports Literaten, Schriftsteller und überhaupt Kunstleute zu beschäftigen angefangen haben. Roland Barthes brachte seinen ausgeklügelten Essay über den Mythos Tour de France zu Papier, in dem er das Physische dem Psychischen gegenüberstellt und es als Appendix der Geistigkeit des Denkens realisiert. An seinen Sätzen kann man auf der einen Seite eine Radsport-Faszination ablesen, aber auf der anderen Seite auch eine indirekt wirkende Enttäuschung (R. Barthes 2000: 145-156). Im ähnlichen Tenor spricht auch der deutsche Philosoph Peter Sloterdijk in dem berühmten „Spiegel“-Interview, das hohe Wellen geschlagen hat. Für Sloterdijk sei der Radsport sowohl ein Sammelsurium an Bildern, die die menschliche Kräfte limitation zeigen, als auch ein ungeheuer spannendes Gemälde von Sport titanen, die es in Kauf nehmen, dass die dreiwöchige Schinderei an der Substanz zerren wird.³ Wie diese Dissonanz auf einen Nenner zu bringen ist, schildert Sloterdijk nicht. Ins Gespräch zu dieser Thematik brachte sich auch der deutsche Journalist Sebastian Moll, der in etlichen Artikeln unter anderem für die „FAZ“ die Komplexität des Radsports und die dahinter versteckte *Message* in nicht so hoher theoretischer Verwickeltheit den Lesern näher bringen wollte (S. Moll 2000; S. Moll 2002). Moll befasste sich mit den Sechstagerennen, mit denen sich schon einige Autoren in den 1920er Jahren beschäftigten.

Der österreichische Journalist und Verfasser des Weltbestsellers „Der Radetzky marsch“ Joseph Roth war mehrmals zu Besuch im Sportpalast, wo die Berliner Six Days veranstaltet wurden. Von Roth sind die Zeilen überliefert, in denen er die Sechstagerennen als ein „symbolisches Rennen jener“ definiert, „denen man einredet, sie rasten einem Ziel entgegen, und die nicht sehen können, dass sie zwecklos, ziellos in einem unbarmherzig geschlossenen Kreis ohne Anfang, ohne Ende rasen müssen“ (J. Roth 1989: 94). Auf die Wendung des ‚symbolischen Rennens‘ werden implizit fast alle Autoren Bezug nehmen, die die Sechstagerennen

³ Das Interview mit Sloterdijk u.d.T. „Tour de France: ‚Hundsgewöhnliche Proletarier‘“ durchgeführt von Lothar Gorris und Dirk Kurbjuweit, nachzulesen auf: <http://www.spiegel.de/spiegel/a-564072.html> (letzter Zugang am: 2. Dezember 2014).

zum Gegenstand ihrer Betrachtungen gemacht haben. Den Sportpalast nennt Roth ein "Irrenhaus", in dem das Publikum ihren Lieblingsfahrer anfeuert und ihn zum Sieg antreibt (J. Roth 1989: 331). Allerdings, und das moniert auch Roth, sei wegen des herrschenden Lärms in der Sporthalle kaum etwas zu hören, sogar das Megaphon des Ansagers, der das Geschehen auf dem Velodrom kommentieren soll, bleibt irgendwo im Gestrüpp des Trubels links liegen. Roths "Irrenhaus" erhält bei Egon Erwin Kisch Züge einer "elliptischen Tretmühle" (E.E. Kisch 1974: 234-238) – solche Bezeichnungen und solch eine Signifikation sind für die Six Days-Autoren charakteristisch. Mit angriffslustiger und sarkastischer Ironie und Magie der Worte versuchen sie, soviel sei vorhergesagt, die Relevanz der Sechstagerennen bloßzustellen und ihr Augenmerk auf die Sinnlosigkeit der permanenten Überstrapazierung des menschlichen Körpers zu richten.

Der literarische Korpus an Texten, in denen das Sechstagerennen-Sujet behandelt wird, ist sehr mager. Ausgenommen einige essayistische Schriften von Roth, Kurt Tucholsky oder Alfred Polgar (Ch. Jäger/ E. Schütz 1994), stechen eigentlich nur drei Six Days-Texte heraus, wobei alle einer anderen literarischen Gattung angehören. Kischs "Elliptische Tretmühle" wurde in seiner Reportagenreihe "Der rasende Reporter" veröffentlicht und zählt somit zur Prosa, wobei ihre informativen Attribute und Präskription als Reportage stets im Auge behalten werden muss. Aus Georg Kaisers Stationendrama "Von morgens bis mitternachts" wurde eine Passage herausgepickt, deren Handlung sich im Sportpalast abspielt. Dieses Fragment wurde einige Jahre nach der Uraufführung des Stückes in einer separaten Schrift erneut aufgelegt. *Last but not least* wird man des Weiteren im Oeuvre von Walter Mehring fündig, wenn es um die Sechstagerennen-Problematik geht. Mehrings Gedicht "Sechs-Tage-Rennen" ist, was man sofort auf den ersten Blick konstatieren kann, dem Expressionismus geschuldet. Davon zeugt schon die äußere Konstruktion dieses ‚lyrischen‘ Einzelwerkes als auch die innere syntaktische Komposition der Worte. Nichtsdestotrotz ist auch Mehrings Gedicht von Sachlichkeit getragen, vor allem im Hinblick auf die Unpräzision und Klarheit der Darstellung.

Im Folgenden wird das Sechstagerennen-Motiv in der Literatur um 1920 in Augenschein genommen (vgl. H.U. Gumbrecht 2003: 221-225), um zu demonstrieren, wie sich die Phänomenologie des Radsports im Allgemeinen und der Six Days im Besonderen in den Texten niederschlägt. Mit welchen Werkzeugen wagen sich die Autoren an dieses Thema heran, wie wissen sie es zu handhaben und zu welchen Schlüssen kommen sie – diesen Fragen wird nachzugehen sein. Um den Durchblick zu behalten, wird eine folgende Vorgehensweise gewählt: im ersten Schritt wird Mehrings Gedicht anvisiert, um die ‚Rhythmisierung der Sechstagerennen-Euphorie‘ zu beleuchten. Im zweiten Schritt wird Kaisers Drama-Episode in den Blick genommen, in der man die ‚Paradoxie des Wettbewerbs‘ eruieren soll; und im dritten und letzten Schritt wird Kischs Reportage herangezogen, in der man das Paradigma der ‚Parallelität des Inkongruenten‘ zu erblicken hofft.

‚RHYTHMISIERUNG DER EUPHORIE‘ IN MEHRINGS “SECHS-TAGE-RENNEN”

Mehring um 1920 entstandenes Kurzgedicht besteht aus 35 von der Verslänge her unterschiedlichen Zeilen. Von einer einheitlichen Struktur kann man bei weitem nicht sprechen, zumal jeder Versuch, auf die Spur eines metrikalen Aufbaus zu kommen, misslingt. Weder unifizierte Jamben noch Anapästen, weder Trochäen noch Daktylen treten in “Sechs-Tage-Rennen” zutage.⁴ Aber erstaunlicherweise lebt Mehrings Gedicht von dem, was es formell nicht hat, nämlich von einer kreierte Rhythmisierung. In “Sechs-Tage-Rennen” kommt ein Rhythmus zum Vorschein, der unter dem Gesichtspunkt einer theoretischen Gedichtsanalyse nicht als Rhythmus prädikatisiert werden sollte. Das Tempo der Rezitierung folgt dem Tempo des In-die-Pedale-Tretens der Akteure auf der Bahn. Es gerät ins Stocken, wenn die Radler eine Verschnaufpause brauchen; es ist rasend, wenn die im Kreise fahrenden Rennfahrer auf die Tube drücken, um den Gegner wieder einzufangen. Bei Mehring agiert kein lyrisches Ich; vielmehr sollte man den Schilderer als einen Erzähler einordnen, der seine ‚Erzählgeschwindigkeit‘ der Geschwindigkeit des Wettbewerbs anpasst. Der lyrische Erzähler ist dem Anschein nach ein Beobachter des Sechstagerennens, ein stiller Betrachter des Geschehens auf der Bahn, der aber gleichzeitig kein ruhiger und nur observierender Zeitgenosse ist. Die Erzählinstanz gehört zur Gruppe der Radsportfans, die auf den Rängen hocken und die Rennfahrer anfeuern. Sie setzt sich nicht in Szene als bloßer Beobachter, sondern eher als Radsport-Enthusiast, der nur ein Teil der zwölftausend starken Menge ist. Der Erzähler atmet die Luft der Halle, atmet den alles umgebenden Schweiß ein. In seiner Perception der Six Days koppelt sich die Attraktivität des Wettrennens um den in Aussicht gestellten Hauptpreis mit der in die Irre führenden und wahnsinnig machenden Musik. Die aus den Megaphons ‚ausgespuckte‘ Melodie geht mit dem Takt des Pedaltretens einher zum einen, und zum anderen treibt sie das Fahrtempo an. Die überreizte Atmosphäre der Anspannung geht vom Holzparkett auf die Tribünen rüber und auch umgekehrt: die vor Euphorie rasende Zuschauermauer evoziert ein gewisses Flair, das den Rennfahrern nicht verwehrt bleibt. So übt das Publikum einen Einfluss auf die Radler aus, die sich auf den Start vorbereiten und deren Hirne “brennend auf der Lauer liegen”.

Der lyrische Erzähler Mehring spricht für sich selbst, aber er fungiert auch als Sprachrohr eines sportbegeisterten Kollektivs, wenn er sich in der Pluralform “uns” an die Fahrer wendet. Ebenso wie die Sportler in der Nische “aus den Nüstern schnaubend” für überheizte Stimmung in der Halle sorgen, indem sie um des Erfolges willen alles auf eine Karte setzen, sogar ihr Leben, ebenso tragen auch die Zuschauer – das “uns” einer Gemeinschaft, die sich sechs Tage lang am Bahnradspport ergötzt – Sorge für die exzeptionelle Erzeugung einer speziellen

⁴ Alle Zitate beziehen sich auf die in K. Riha (1985: 43-49) abgedruckte Fassung des Gedichts von Mehring.

Stimmungslage. Wer die Oberhand in diesem kleinen Kampf der Stimmungsmacher behält, bleibt ungewiss. Die Performance der Rennfahrer ist "atemberaubend" und sie raubt ebenfalls den Schaulustigen auf den Rängen den Atem. Was jedoch die Bewunderer der Radsporthelden auf der Bahn zu Gesicht bekommen, ist weniger die Physiognomie der einzelnen Fahrer, als vielmehr die ‚Physiognomie‘, die Konstruktivität der Rennmaschinen, vor allem der Räder. Die Zuschauer blicken nicht auf die Gestalten selbst, sondern auf die vergegenständlichten Objekte, die aufgrund des neuen Blickwinkels umgewertet werden. Alle Subjekte so wie die Fahrer werden zu substanzlosen Objekten, alle Objekte werden zu mit Essenz ausgefüllten Subjekten. Diese Transformation spielt sich allerdings nicht auf der Bahn ab, sondern unter den Zuschauermassen, die gierig nach Unterhaltung und Vergnügen sind. "Räder! Räder! / Feste! Feste!" – diese Ausdrücke gelten eher für die Rennmaschinen, als für die Rennfahrer. Erst im Nachhinein nimmt der kollektive lyrische Erzähler des "uns" Notiz von den wahren Agens des Spektakels, allerdings werden die Rennfahrer nicht beim Namen genannt. Es dominiert eine subjektlose Ansprache, eine prädikatlose Anfeuerung der Rennfahrer, die im Gestus des Imperativs gehalten wird: "Zieht vom Leder / Presst die Schenkel". Die ovale Rundung der Rennbahn, die Stunde für Stunde in Angriff genommen wird, ist jedoch wegen ihrer Enge und ihres Bodenbelags aus Holz fast prädestiniert für eventuelle Stürze, für Unfälle, die nicht immer glimpflich ausgehen.

Die brennenden Hirne der Radler fahren dicht aneinander/ineinander, sie berühren sich fast, man kann den Atem und den Schweiß spüren und riechen. Dieser Gestank verbreitet sich auf die ganze Kapazität der Halle. Wenn "Hirn an Hirn" mit Vollgas und ohne Rücksicht auf Verluste, auf Gedeih und Verderb um die Wette gefahren wird, kann es passieren, dass in dem wahnsinnigen Tempo "ins Hirn gerädert" wird. Dann schmilzt die Stunde, während der man gekurbelt hat, zur Sekunde: der Tod, das größte Risiko auf der Holzbahn, schaut ins Auge. Dem Publikum scheinen allerdings solche Unglücksfälle gleichgültig zu sein, die Show muss weiter gehen – *the show must go on*; der Takt der Runde darf nicht unterbrochen werden, die Veranstalter können es sich nicht leisten, unzufriedene Kunden und Besucher zu haben. Das Prestige der Sechstagerrennen darf nicht zertreten, "getreten", gerädert werden. Wenn die Stunde um ist, stellen sich die Bahnfahrer erneut an den Start; die Six Days sind endlos, sie gehen *ad infinitum*. Immer aufs Neue muss das Massenpublikum mit atemberaubender Fahrt resp. mit atemberaubenden Stürzen beköstigt werden.

Die intransitive endlose Schleife mit ihrer "jede[n] Wendung" der Sechstagerrennen hat aber einen Anfang und ein Ende: die Start-Ziel-Linie. Auf diesem weißen Streifen beginnt die Raserei und dort endet sie auch nach 144 Stunden. Somit ist die Fahrt nicht endlos im Sinne der Unbegrenztheit der Zeit, sie ist nur endlos im Sinne der scheinbar nie enden wollenden Schinderei der Fahrer, die stets im Kreise fahren. Im "Kreislauf" des Rennens generiert sich der Kreislauf der Sportler; alles hat an seinem Platz zu stehen, die Tagesordnung darf nicht umgekippt werden.

Hilfreich bei der Organisation und Planung sind rhythmische Musik, Rituale und Iteration(en) der Bewegungen. Die Agibilität der Protagonisten gleicht einem vorprogrammierten Rhythmus, der, was sich paradoxerweise in der Gedichtstruktur widerspiegelt, zwar von Wiederholungen gebildet, aber auch von Interruptionen geprägt ist. Diese Stornierungsmomente konstituieren die interpellierende Rekurrenz des Immergleichen und die Endlosigkeit des Sujets. Die Bauform des Gedichts lässt sich zwar in keine theoretischen Termini fassen, aber einige Merkmale stechen hervor. In den ersten drei Zeilen wird das Thema des Gedichts markiert: "Sechs/ Tage/ Rennen!". Mehring oder sein lyrischer Erzähler bringen eine Schreibvariante des Wortes Sechstagerennen zur Geltung, die ohne einen Bindestrich auskommt. Somit wird schon in dieser prägnanten und schnörkellosen Ausdrucksweise der Interruption Rechnung getragen, denn man sieht sich genötigt, die Sechstagerennen nicht als ein ganzes Wortgebilde in Betracht zu ziehen, sondern als ein unverflochtenes, sedimentäres Konstrukt zu artikulieren, das aus Einzelbausteinen besteht. "Sechs / Tage / Rennen!" mit Ausrufezeichen tauchen allerdings nicht nur am Gedichtanfang auf, sondern sie treten auch zum Schluss in Erscheinung: so wird eine lyrische Erzählklammer statuiert, die die Endlosigkeit und das immer von vorn stattfindende Geschehen suggeriert. Es sind nicht mehr die üblichen Sechstagerennen, auf die jährlich Sportfreunde gehen der Unterhaltung wegen; es ist das Sechs-Tage-Rennen, d.h. ein Rennen nicht nur für die Fahrer, sondern auch für das gesellschaftliche "uns". Ein Rennen, das sechs Tage lang dauert; ein Rennen, das sechs Tage lang Vergnügen und Abschalten garantiert; ein Rennen, in dem sechs Tage lang gerannt und getreten wird. Die Rennfahrer erfüllen nur eine Funktion; die Funktion des Clowns, der Witzfigur oder des Entertainers – eines Entertainers der frühen Moderne, der die Zuschauer durch seine Fingerspitzigkeit (hier: sportliche Betätigung) und durch seine Risikofreudigkeit belustigen und aufheitern konnte. Der Held der Radbahn als Moderator, als Stimmungskanone, als Dirigent eines Orchesters, der den Zuschauern Unterhaltung und Zerstreuung serviert. Aber letztendlich der Held der Bahn auch als Unglücksrabe, der in Massenstürze verwickelt wird, der einen "Kobolz" schießt, dessen Hirn gerädert wird.

In dieser Dichotomie zwischen dem Radfahrer als Hauptakteur eines sportlichen Events und dem Radfahrer als Opfer eben dieses Spektakels zum einen, und den zu hochgestochenen Erwartungen des Publikums zum anderen, kristallisiert sich die Euphorie heraus. Der Radler wird auf den Altar als Sündenbock und als Garant für den Erfolg der Spiele gelegt; er wird schlichtweg ausgebeutet, ausgenutzt und ans Messer der Zuschauer geliefert, die pausenlos sensationsgeil sind. Sie ähneln den Kaisern im antiken Rom, die während der Gladiatorenkämpfe stets amüsant in der Loge hockten und sich am Schauspiel erfreuten, um später den Daumen nach oben oder unten zu halten. Der Lustgier und dem Freudentaumel der Sportfanatiker auf der einen Seite, und dem rasanten Fahrtempo der Radfahrer auf der Bahn auf der anderen Seite liegt allerdings eine Gemeinsamkeit zugrunde, nämlich der Rhythmus. So wie die bewältigte Renndistanz auf den Reifen, die auf dem Holz knirschen, in

ihrem Rhythmus der brennenden Hirne abläuft, in dem intermittierenden Sechs-Tage-Rennen-Rhythmus, so verläuft auch die Stimmungskurve der Zuschauer nach den Prinzipien eines rhythmischen Zeitgefüges. Auffallend ist die Konstanz, mit welcher sich das Publikum dem selbst aufgeworfenen Rhythmus der Freudenausbrüche stellt. Die Konsistenz dieser sich selbst oktroyierten Sechs-Tage-Rennen-Regel, wobei der Akzent zweifelsfrei auf das Rennen als solches fällt, ist um so erstaunlicher, als diese Normen nie über den Haufen geworfen werden. Nicht nur die Rennfahrer, die sich an ein Regelwerk mit Verboten und Geboten halten müssen, sondern auch die Fans auf den Rängen haben ein Reglement zur Hand, nach dem sie verfahren. Dieser ‚Kodex‘ beinhaltet, so scheint es zumindest, nur eine Vorschrift: Das Recht auf zelebriertes Amüsement – das Publikum feiert sich selbst. Und dies tut es im Knall-auf-Fall-Rhythmus: Knall für den Startschuss, Fall für den Sturz.

So wird die Euphorie rhythmisch bis ins Unendliche gesteigert, das jedoch ein Ende hat. Das Ende ist schon im Voraus der Sechstagerennen oder der Sechs-Tage-Rennen festgesetzt worden, die zeitliche Reichweite von sechs Tagen darf nicht überschritten werden. In diesem sechstagelangen Zeitfenster können die Zuschauer mithilfe der Radler auf den Gipfel der Faszination klettern, und die Rennfahrer können, indem sie Kopf und Kragen riskieren, den Lohn für die Strapazen der Tage auf der Bahn mit nach Hause nehmen. Bei der Prämierung der Radhelden bei den Sechstagerennen geht es jedoch nicht mit rechten Dingen zu, was Kaisers Drama „Von morgens bis mitternachts“ veranschaulicht, wo das Phänomen des Wettbewerbs quasi auf die Schippe genommen wird und in einer literarischen Demonstration der Sinnlosigkeit, Paradoxie und Skurrilität mündet.

„PARADOXIE DES WETTBEWERBS“ IN KAISERS „VON MORGENS BIS MITTERNACHTS“

Kaisers Bühnenstück aus dem Jahre 1912 steht symptomatisch für die Entwicklung des deutschen Theaters Anfang des 20. Jahrhunderts. In Anlehnung an die Dramentheorie August Strindbergs wurde in der Ära des Expressionismus ein Modell des Dramas auf den Weg gebracht, das mit Wolfgang Borcherts „Draußen vor der Tür“ seinen wahrscheinlich bekanntesten Vertreter hat (A. Koller 2000). Es handelt sich dabei um eine strukturell-formelle Aufbaumethode des Theaterstücks, die auf Fragmentarisierung und lockerer Abfolge von Einzelszenen, die nicht immer prosaisch einem linearem Erzählmuster folgen müssen, basiert. Das Stationendrama wird gekennzeichnet durch Heterogenität der Handlungsstränge, die scheinbar einem willkürlichen Auswahlprozess unterliegen (P. Szondi 1965: 46 ff.). Dieser Eindruck täuscht aber gewaltig, denn die Szenen können zwar ‚vertauscht‘, aber nicht ‚ausgetauscht‘ werden. Signifikant für die komplexe Strukturform des Stationendramas ist das Figurenpersonal und vor allem der Hauptprotagonist, der

sich wie ein roter Faden durch die ganze erzählte Dramengeschichte zieht und die Leser mit auf die Reise durch die singulären Stationen nimmt.

Bei Kaiser wird die Rolle des Reiseführers, der über sein Leben und die Beschaffenheiten der modernen Welt sinniert, der Figur des Kassierers zugesprochen, der die Stationen sozusagen Schritt für Schritt ‚abklopft‘, die Szenerien wechselt und zwischen disparaten Texträumen und Welträumen changiert. Die Marschroute des Kassierers führt von einer Bank, über ein Hotel, einen Friedhof, den Berliner Sportpalast, ein Ballhaus bis zum Gebäude der Heilsarmee (G. Kaiser 1979: 1988-198). Im Zusammenhang mit dem Sechstagerennen-Sujet interessant ist hauptsächlich der Sportpalast-Schauplatz, den der Kassierer betritt, bevor er den Entschluss fällt, infolge der Enttäuschung von der dubiosen und unverständlichen Weltordnung Suizid zu begehen; er ist nicht in der Lage, auf Konfrontationskurs mit dieser ramponierten und für ihn suspekten ‚Worldordnung‘ zu gehen. Das Etablissement des Sportpalastes ähnelt der Kulisse aus Mehrings Gedicht. Eine Holzbahn, auf der die Rennfahrer um den Hauptpreis in die Pedale treten; die tobende Tribüne, von der aus die Sportler angefeuert werden. Dieses Bild wird bei Kaiser noch um eine Galerie ergänzt, in der die Reichen dieser Welt hausen und sich gemütlich das eine oder das andere Glas Sekt kredenzen lassen. Wenn in „Sechs-Tage-Rennen“ das Geschehen auf der Radbahn im Vordergrund stand, dann verlagert sich der Handlungsraum in „Von morgens bis mitternachts“ in die für die breiteren Massen aus dem einfachen Volk versperrten Logen/Galerien der Prominenz bzw. auf die Brücke. Der Radsport selbst scheint in solch einer Kompilation nur ein Schattendasein, ein Leben im Abseits zu führen.

In der Sportpalast-Sequenz des Dramas befindet sich das Bahnradsportmilieu nicht im Mittelpunkt der Darstellung; die Aufmerksamkeit wird vielmehr auf die bürgerlichen Zuschauer und die verkrustete Adelsschicht gelenkt, die es sich in den Logen wahrlich gut gehen lässt und den sportlichen Kampf, der auf der Bahn unter ihnen vonstatten geht, despektierlich als Mittel zu ihrer Selbstzufriedenheit ansieht. Denn von Belang ist nur die Zufriedenstellung des (reicheren) Auditoriums, statt das Wohlergehen der Sportler; diese beiden Fronten werden um das Bild der auf den Tribünen hockenden Fans supplementiert, die nur des Radsports wegen eine Eintrittskarte für den Sportpalast gekauft haben. Natürlicherweise kam auch die normale Bevölkerung, weniger um die Radler zu motivieren, als vielmehr an den Heruntertrampelnden Freude, Spaß und Belustigung zu finden. Auch für sie ist das Sechstagerennen Mittel und zugleich Zweck für die Erfüllung persönlicher Wünsche, Träume und Pläne. Gekommen mit der Absicht, einige Stunden Unterhaltung pur auf dem Servierteller zu bekommen, betrachten sie die Fahrer als Spaßmacher und Hampelmänner, die ihnen dieses Entertainment versichern können:

Oben entblößt sich der Zauber. In dreifach übereinandergelegten Ringen – vollgepfropft mit Zuschauern – tobt Wirkung. Im ersten Rang – anscheinend das bessere Publikum tut sich noch Zwang an. Nur Blicke, aber weit – rund – stierend. Höher schon Leiber in

Bewegung. Schon Ausrufe. Mittlerer Rang! – Ganz oben fallen die letzten Hüllen. Fanatisiertes Geschrei. Brüllende Nacktheit. Die Galerie der Leidenschaft! [...] Der erste Rang rast. [...] Die Beherrschung ist zum Teufel. Die Fräcke beben. Die Hemden reißen. [...] Oben und mitten und unten vermischt. Ein Heulen aus allen Ringen – unterschiedlos. Unterschiedlos. Das ist erreicht.

(G. Kaiser 1979: 192-193)

Schon wieder wird die Funktion des Radsporthelden desavouiert, ähnlich wie es schon bei Mehring der Fall war. Unter Hinweis auf Mehrings Gedicht lässt sich feststellen, dass auch bei Kaiser die Rennfahrer vergegenständlicht und entsubstantialisiert werden. Die Entgeisterung und Mechanisierung der Radelnden bei den Six Days führt zu einer Automatisierung nicht nur ihrer Funktion, aber auch ihrer Wahrnehmung in Augen des Publikums, das im Zuge der frenetisch ausgelebten Begeisterung ‚verschmilzt‘: „Vom ersten Rang bis in die Galerie Verschmelzung. Aus siedender Auflösung des einzelnen geballt der Kern: Leidenschaft! Beherrschungen – Unterschiede rinnen ab“ (G. Kaiser 1979: 194). Spannende Starts, noch spannendere Finals oder makaber aussehende Stürze auf der Bahn sind schon im Programm einkalkuliert und gehören somit zum Alltag des Sechstagerennens. Ein sich ereigneter Unfall wird hiermit als Usus klassifiziert und nicht wirklich wahrgenommen; man geht über die Crashes und Kollisionen zur Tagesordnung über, ohne sich länger bei dieser Thematik aufzuhalten. Und von dem Zusammenprall nimmt nur fast das Sportpublikum auf den Rängen Notiz; die VIPs der Gesellschaft, die in den Logen ihre Zeit auf eine glamouröse Art und Weise schlichtweg vertrödeln, zerbrechen sich nicht den Kopf über die Unfälle auf der Bahn. Was für die Promis relevant ist, lässt sich unter den Begriffen ‚Scheinheiligkeit‘ und ‚ostentative Gleichgültigkeit‘ subsumieren, denn sie stellen ihr phlegmatisches Desinteresse zur Schau, sie exponieren ihre Gleichmütigkeit und befassen sich nur mit ihrem nahen Umfeld, das aus ihresgleichen besteht. Sie würdigen die gestürzten und verletzten Rennfahrer keines Blickes, für sie ist nur die Quote, die sich hinter diesem Mensch verbirgt, und nicht dieser Mensch *in persona* wichtig. Überhaupt scheinen die Sechstagerennen für diese Gesellschaftsschicht nur von Redundanz geprägt zu sein; die Six Days sind nur eine alljährliche Veranstaltung, die die täglichen Sorgen und Kümernisse vergessen machen kann, und auf der man sich einfach blicken lassen muss, um weiterhin in der Promi-Welt einen hohen Status genießen zu können. Die Sechstagerennen dienen den VIPs allerdings nicht nur als Staffage, sondern auch als Geldmaschine, weil sie viel Geld auf einen Namen setzen und mit anderen Gleichgesinnten mitwetten. Zwei Welten prallen aufeinander: die Fallhöhe ist eindeutig zu bemerken. Die da oben (Promis) leben in anderen Dimensionen, sehr oft über ihre Verhältnisse; die da unten entweder fahren sich die Seele aus dem Leib für Preisgelder, über die die Prominenten nur herzlich lachen können, oder sie taxieren für die wenigen Augenblicke die Rennfahrer, feuern sie an, nur um sich selbst in eine bessere ekstatische Stimmung zu versetzen: Der Besuch der Sechstagerennen als Eskapismus und partielles Refugium auf der Flucht vor den Alltagsnöten. Erneut werden die

Rennfahrer als Werkzeuge ausgenutzt; es verändert sich nur der Blickpunkt dieses sportlichen Missbrauchs. Wenn die Logenprominenz die Six Days als soziale Plattform, für die man sich in die Waagschale werfen und auf der man sich zeigen muss, und als eine Möglichkeit des Nebenverdienstes zu verstehen glaubt, dann fassen die Tribünenfans die Sechstagerennen als Alltagsesoterik auf. Nur die Sichtweise der Rennfahrer unterliegt keinen Modifikationen: voll konzentriert sind sie auf das Ziel und die Belohnung.

Bei Kaiser ist eine visualisierte Dipoligkeit zu beobachten. Auf der einen Seite das Unten, auf der anderen Seite das Oben, das das Unten fast kaum zur Kenntnis nimmt. Die Promis in der Loge – auf dem Olymp – reagieren nur auf den Startschuss aus der Pistole, weil in diesem Moment die Einnahme der Wetten nicht mehr erlaubt ist, auf die Schlussmeter der Zielgeraden, um auf Nummer sicher zu gehen, dass sie auf das richtige Pferd gesetzt haben, und eventuell noch auf die Benachrichtigungen aus den Megaphons, wenn der Berichterstatter einen Unfall zu melden hat. Sonst sind sie mit sich selbst beschäftigt und scheinen die heile Welt aus ihrem Gedächtnis gelöscht zu haben. Dem Rennen wird von den VIPs kein Tribut gezollt, nur im Falle der gewonnenen Wetten fällt mal hier mal da ein Wort der Zuneigung und des Lobes an den Sieger. Dem Kassierer ist diese mangelnde Resonanz auf das Bahngeschehen suspekt; einerseits kann er sich keinen Reim auf das Verhalten der privilegierten Personen machen, andererseits stellt er die Plausibilität und Logik der Sechstagerennen und vor allem der kämpfenden Fahrer infrage: “Fabelhafter Spurt [sagt ein Herr]. Fabelhafter Blödsinn [Replik des Kassierers]” (G. Kaiser 1979: 193). Der Kassierer will mit einem Schlag diese beiden seines Erachtens kaum nachvollziehbaren Verhaltensweisen und Lebensbedingungen hinter das Licht führen; er entscheidet sich sowohl die Rennfahrer zu diffamieren, die sich sinnlos schinden, als auch die Prominenz, die er düpieren möchte. Um sein Vorhaben zu realisieren, muss er seine Sprachmündigkeit und seinen Aktionismus aktivieren. Somit legt Kaiser dem Kassierer Worte der Kritik in den Mund, aber er lässt es nicht nur bei einer verbalen Brüskierung stehen. Den Worten sollen Taten folgen, dazu entschließt sich auch bald der Kassierer. Da man unter den Promis nur mithilfe des Geldes Eindruck machen kann, denn mit ‚Cash‘ lässt sich alles kaufen, auch der Krieg, wie man es einem Dialog zwischen dem Kassierer und einem Mädchen entnehmen kann. Der Kassierer setzt eine immer höhere Siegprämie aus, was nicht nur den Promis, aber auch dem Fanpöbel imponiert:

Eine neue Stiftung! [...] Das Publikum kocht in Erregungen. Das muß ausgenutzt werden. Der Brand soll eine nie erlebte Steigerung erfahren. Fünfzigtausend Mark. [...] Unerhört soll die Wirkung sein. Alarmieren Sie die Sanitätskolonnen in allen Ringen.

(G. Kaiser 1979: 194-195)

Die Tribünen werden zu einem nicht zu bremsenden Rudel, das im Angesicht des in Sicht gestellten Siegeldes die Fahrer noch zu mehr kräftezerrendem Aufwand puscht. Dem Herumtoben und der Gier des Publikums sind keine Grenzen gesetzt;

auch die Logenherren spielen in Anbetracht der in die Höhe schießenden Prämien verrückt. Der Kassierer oder vielmehr seine großzügige Haltung wird im Saal endlich registriert; er wird angesprochen, er wird als einer aus der Elite behandelt. Der Kassierer treibt sein Spiel mit der Logenpersonnage und mit dem Publikum auf die Spitze, aber dabei zieht er über den Tisch auch die ständig in die Pedale tretenden Rennfahrer. Sie werden zu Opfern des falschen Spiels des Kassierers, jedoch zu Opfern für eine ‚gute Sache‘. Denn der Versuch der Denunziation einer im eigenen Saft schmorenden Gesellschaft, die der Kassierer mit List hintergeht, indem er auf den letzten Drücker seine Geldeinlage zurückzieht und den Sportpalast verlässt, muss einfach Opfer erbringen:

Ärgern Sie mich nicht mit den Bengels. [...] Dieser eben noch lodernde Brand, ausgetreten von einem Lackstiefel am Bein Seiner Hoheit. Sind Sie toll, mich für so verrückt zu halten, daß ich zehn Pfennig vor Hundeschnauzen werfe? Auch das wäre noch zu viel. Ein Fußtritt gegen den eingeklemmten Schweif, das ist die gebotene Stiftung!

(G. Kaiser: 1979: 194, 197)

Der Kassierer diskreditiert den Sinn der Sechstagerennen-Veranstaltung, er stellt die Sinnlosigkeit dieser großen Rad-Party bloß. Jeder, der an diesen Festtagen des Bahnradsports teilnimmt, bekommt salopp gesagt sein Fett weg. Kaisers Kassierer-Figur lässt an keinem ein gutes Haar. Sogar die Radhelden werden aus der Perspektive des Kassierers kritisiert, denn sie erweisen sich nur als Utensilien in einem überdimensionalen Geschäft namens Volksbelustigung: “Ich verstehe nicht das mindeste davon. Was machen die Kerle da unten? Ich sehe einen Kreis und die bunte Schlangenlinie. Manchmal mischt sich ein anderer ein, und ein anderer hört auf. [...] Albernes Zeug” (G. Kaiser 1979: 190, 193). Das, was Michail Bachtin als Karnevalisierung taxonomiert hat (M. Bachtin 1987; M. Bachtin 1990), tritt auch in Kaisers Manifestation der Six Days auf. Radler als Marktschreier, die nur mit ihren Beinen ‚schreien‘; die Rennbahn als Jahrmarkt, auf dem sich jeder zurechtfinden kann; die Sechstagerennen als Ausnahmezustand, während dessen alle verabschiedeten Regeln außer Kraft treten; die Six Days als Chance zur Freiheit und hemmungslosem und ungezügelmtem Sich-Gehen-Lassen. Damit aber diese Periode des totalen Abschaltens nicht eskaliert, bleibt der Kassierer auf der Hut und sticht im folgerichtigen Moment zu, wenn er seinen Geldbetrag zurückverlangt. Der Kassierer präsentiert die Sechstagerennen zum einen als eine Zeitspanne, in der das Publikum und die höheren Gesellschaftsschichten der Frivolität frönen. Zum anderen allerdings versinnbildlicht er anhand seiner Verunglimpfungsstrategie die Paradoxie des Bahnradsport-Wettbewerbes, dem der wahre Geist und die Ideale des Sports, bekannt aus der Zeit der Antike und aus dem Jahre 1896, als man die Olympischen Spiele der Neuzeit in Athen wieder aufgerollt hat, abhanden gekommen sind. Nicht die Formel “Citius, altius, fortius”, die über Jahrhunderte bei jedem Sportereignis maßgebend war, ist während der Six Days elementar (wobei bei den Sechstagerennen hauptsächlich dem “altius”

eine Bedeutung zukommt), sondern die Triade “Jubel, Trubel, Heiterkeit”, die eher die Zuschauer, als die Sportler tangiert. Nicht mehr der sportliche Erfolg ist wichtig, sondern die Zufriedenheit des Publikums, sowohl des Oben als auch des Unten. Der Sport, und der Bahnradsport im Besonderen, wird in “Von morgens bis mitternachts” von Kaiser *ad absurdum* geführt; es ist nur

Schein und Lug, Amüsiersucht und Sensationslüsternheit, allesamt Erscheinungen einer anonymen und entseelten Großstadtwelt, die sich im Sportpalast in einer durch Prämienerrhöhungen gesteigerten Atmosphäre der kollektiven Ekstase und Berauschtigkeit entluden.

(D. Heimböckel 1996: 241)

Der Wettbewerb, die sportliche Rivalität eins gegen eins, jeder gegen jeden, und der Bessere möge gewinnen, gelten nicht mehr. Der Ansporn, einen sportlichen Sieg zu erzielen, wurde in den Orkus geschickt; die Sportler werden nicht als Helden aus Fleisch und Blut, sondern als Roboter aus kleinen Triebrädern gefeiert, denen kein Sturz etwas zu schaffen machen kann. Hiermit etabliert sich ein neues Konzept des Sechstagerennen-Wettbewerbs als Paradoxie der Sportmaximen überhaupt. Die Sportvorsätze werden als wahre Utopien deklariert. Denn nicht das Geschehen auf dem Spielplatz, auf der Bahn, ist von Belang, sondern die Vorkommnisse auf den Tribünen. Es entsteht eine Dualität zwischen Sportteilnehmern und Sport-Enthusiasten (Inbegriff des heutigen Fans in Badelatschen). Langsam verlagern sich in diesem Spannungsfeld die Proportionen: mehr und mehr gewinnen die Zuschauer an Bedeutung; der Sport wird nicht um des Sports willen, sondern um der Zuschauer willen betrieben. Das, was man heutzutage Sportmarketing, Sport-Entertainment und Sport-Shows nennt, beschrieb Kaiser indirekt in seinem Stationendrama am Beispielmodell der Sechstagerennen. In Weitersicht trägt dieses (un-)komplementäres Auseinanderspielen von Sportaktiven und Sportpassiven zur Konfrontation von Sportalltag und realen Alltagsabläufen. Dieses Problem kommt in Form von ‚Parallelität des Inkongruenten‘ in der Reportage Kischs zum Ausdruck.

‚PARALLELITÄT DES INKONGRUENTEN‘ IN KISCHS REPORTAGE “ELLIPTISCHE TRETMÜHLE”

Einer der Urväter des Genres Reportage im Abendland, E.E. Kisch, steht einerseits für Kompetenz in seinen Berichterstattungen, da er stets nur davon zu erzählen wusste, was er mit eigenen Augen sah; andererseits steht der späte Kisch des “rasenden Reporters” für eine Vermischung von Tatsachenbeschreibung und Phantasiepoetik (Ch.E. Siegel 1973; M. Schulz 2009). In dem späten Werk Kischs wimmelt es von verschiedenen Reportagen, die Anspruch auf Authentizität und

Verismus erheben, die aber in Wirklichkeit pure Auswüchse der Phantasie des Vielschreibers sind, die um einige Aspekte der Wahrheit ergänzt wurden, um einen wahrheitsgetreuen Background seiner Reportagen zu gewährleisten. Dem Reporter sei es erlaubt, so Kisch, Dinge zuzudichten (“logische Phantasie”), aber keinesfalls Dinge aus dem Stand auszudenken, sonst würde man das Repertoire an gesammelten Fakten nur verfälschen (vgl. M. Geisler 1992: 59). Im Mittelpunkt der Reportagen von Kisch, auch des späten Kisch, der zwischen Wahrheit und Dichtung pendelte, befinden sich Tatsachen, Gegenstände und diejenigen Menschen, die der Reporter vor Ort, am Ort des Geschehens hat interviewen und die Sachlage aus ihrer Sicht hat darstellen können. Es sei dahingestellt, zu welcher Sorte der Reportagen von Kisch, entweder der wahrhaft Wahrhaftigen oder der wahrhaft Gedichteten, die Sechstagerennen-Reportage “Elliptische Tretmühle” (1919) zählt. Dem Anschein hat, wenn man die Anhäufung von Daten und Fakten berücksichtigt, sollte dieser Bericht unter die erste Kategorie fallen. Allerdings verführe die größte Gabe Kischs, die Wahrheit spannend darzubieten und zu erzählen, zu der Vermutung, man lese eine fiktionale Erzählung über die Ereignisse im Berliner Sportpalast. Diesen Anschein verstärkt der Reporter Kisch durch seine strategische Meisterleistung, indem er aus dem Sechstagerennen-Sujet einen kurzen, technisch versierten Exkurs in ganz normale Bereiche des alltäglichen Lebens unternimmt. Bevor jedoch in der “Elliptischen Tretmühle” von der ‚Parallelität des Inkongruenten‘ die Rede sein wird, fängt Kisch seine Reportage mit einem Präsentationsschema an, das schon im 19. Jahrhundert in der journalistischen Schule im englischsprachigen Raum bekannt war (J.-D. Müller 1993: 267).

Der Einstieg ist *in medias res* gehalten, würde man in der Erzählforschung sagen, d.h. unvermittelt. Kischs Prosa charakterisiert sich überhaupt durch solche abrupten Auftakte, die Leserschaft wird dadurch ohne zu zögern in die Welt des Geschriebenen hineingezogen. Alle relevanten benötigten Informationen werden erst im Laufe der Darstellungs- und Erzählschnur preisgegeben; die Leserschaft tappt sprichwörtlich im Dunkeln, nur durch die Verfolgung der erzählten Motivkette im Sujet kann sie diese entschlüsseln und verstehen, nachvollziehen oder auch nicht. “Zum zehnten Male, Jubiläum also, wütet im Sportpalast in der Potsdamer Straße das Sechstagerennen” (E.E. Kisch 1974: 234) – wie es sich in der Reportagekunst gehört, macht Kisch keine großen Umschweife um das Thema, sondern verschafft schon im ersten Satz einen Überblick über die zu schildernde Situation. Der Reporter operiert an der Oberfläche nicht nur des Erzählthemas, sondern auch der Erzählform und des Lebens. Denn der Berichterstatter war resp. ist bei den Six Days anwesend, er mischt sich unter das Volk und nimmt dieses einzigartige sportliche Event in den Blick. Der Reporter ist hier kein Auserwählter, der eine Sockelstellung unter dem Publikum bezieht, sondern ein Fannachbar, der begeistert oder auch nicht, die dreizehn Rennfahrer bestaunt. Im Unterschied jedoch zu den Massen auf den Rängen macht der Reporter dies nicht aus privaten Beweggründen, sondern aus Berufspflicht. Der Reporter muss immer dort präsent sein, wo der Menschheit

Ungerechtigkeit passiert, um diese zu beschreiben und die Schuldigen öffentlich in der Presse anzuprangern (vgl. M. Geisler 1992: 152)⁵; der Arbeitsplatz der Reporters ist der Ort, wo sozial-politisch wichtige Entscheidungen getroffen werden, die das kollektive Wohlbefinden betreffen; und schließlich muss der Reporter immer dort sein, wo sich eine Menschenmasse versammelt, um im kohärenten Rausch der Allgemeinheit auf die Leiden des Alltags für die wenigen Minuten, Stunden und Tage in der Gemeinsamkeit nicht achten zu müssen. In der letzten Spalte findet sich unter anderem das Sechstagerennen wieder, bei dem “siebentausend Menschen ihre teuer bezahlten Plätze” einnahmen: “seither tobt Tag und Nacht, Nacht und Tag das wahnwitzige Karussell” (E.E. Kisch 1974: 234).

Die wahnwitzige Idee, stets im Kreise zu kurbeln, mit seinem Partner zu tauschen, einige Stunden auszuruhen, auszuschlafen oder sich zu regenerieren, hält der Reportererzähler, obwohl er es nicht direkt ausspricht, für extraordinär auf der einen Seite, und bizarr auf der anderen Seite:

Sechs Tage und sechs Nächte lang schauen die dreizehn Fahrer nicht nach rechts und nicht nach links, sondern nur nach vorn, sie streben vorwärts, aber sie sind immer auf dem gleichen Fleck, immer in dem Oval der Rennbahn, auf den Längsseiten oder auf den fast senkrecht aufsteigenden Kurven, unheimlich übereinander, manchmal an der Spitze des Schwarmes, manchmal an der Queue und manchmal – und dann brüllt das Publikum: ‚Hipp, hipp!‘ – um einige Meter weiter.

(E.E. Kisch 1974: 234)

In diesem einen Satz, der durch acht Kommata unterbrocht wird, reflektiert der Inhalt die Form und *vice versa*. Die sinnlose Raserei der Rennfahrer auf der Bahn ähnelt einem langen Satz, der durch kurze Zäsuren storniert wird, um tief Atem zu holen, um nach einer kurzen Unterbrechung wieder auf die Pedale zu drücken: “Kisch [...] hat die aufgeheizte Stimmung des Velodroms in ein sprachliches Stakkato übertragen” (E. Schenkel 2013: 101). Die Rennfahrer befinden sich im Teufelskreis, aus dem es keinen Fluchtweg gibt; den einzigen Fluchtweg bildet die Ziellinie nach “sechs nächtelosen Tagen” und 4260,960 gefahrenen Kilometern (E.E. Kisch 1974: 234). Diese Kilometerzahl gleicht der Streckendistanz “von Konstantinopel nach London und von Madrid nach Moskau” (E.E. Kisch 1974: 234), die die Rennfahrer bewältigen müssen, ohne aber den Bosphorus, den Lloyd George oder den Escorial zu Gesicht zu bekommen. In dieser Paradoxie gewinnt nach hundertvierundvierzig Stunden derjenige Radheld, der “dem Delirium tremens nahe, lallend vom Rade sinkt, den Sieg erfochten, ein Beispiel der Ertüchtigung” (E.E. Kisch 1974: 235). An diesem Punkt angelangt stellt sich dem Reporter Kisch allerdings die Frage, ob diese Ertüchtigung der Vitalität und des Körpers wirklich ins Paradigma der Ertüchtigung hineingehört, denn der Mensch handelt wie eine einprogrammierte Maschine – hier

⁵ Kisch selbst pflegte den folgenden Satz, dass der Reporter die Aufgabe hat, “den Unterdrückten und Entrechteten durch seine ungeschminkte Zeugenaussage zu nützen” (zitiert nach: Ch.E. Siegel 1978: 130).

rückt wieder die Maschinenfigur aus dem Drama Kaisers ins Rampenlicht –, wie ein Mensch, der sich “sinnlos” dreht, der “unregelmäßig beschleunigt in seiner willkürlichen, vollkommen willkürlichen Ekliptik, um nichts, sechs Tage und sechs Nächte lang” (E.E. Kisch 1974: 236).

Die Innenwelt der Sporthalle kapselt sich völlig von der Außenwelt, von der Alltagswelt ab; der Reporter erblickt diese Grenzziehung und er sieht noch viel mehr, und zwar die evidente Differenzialität zwischen diesen zwei Welten. Es werden quasi zwei Parallelwelten zum Leben erweckt: die eine Parallelwelt existiert in der Endogenität des Sportpalastes, wo die Rennfahrer die verheißungsvollen sechs Tage um den Hauptpreis kämpfen; die andere Parallelwelt existiert in der Exogenität, in der Welt außerhalb der Hallenmauern. Der Reporter konfrontiert diese Parallelwelten miteinander, vergleicht die Gleichzeitigkeit des Seins und spielt sie gegeneinander aus. In dieser Synchronität der Weltexistenzen schlagen einige Faktoren zu Buche, die verschiedene Seinsebenen berühren. Während sich die Rennfahrer drinnen im Kreise drehen, versuchen draußen die Menschen ihr Tagwerk zu meistern. Der Reporter führt ins Feld eine Reihe von alltäglichen Betätigungen der Berliner Bevölkerung, die syntaktisch nur mit Kommata verbunden sind. Kisch greift auf eine ähnliche Inszenierungsstrategie zurück wie schon bei der Skizzierung der Fahrtgeschwindigkeit der Radler auf der Bahn: Rasanz, Hektik und Hast der Radsportler fanden ihren Niederschlag in der punktlosen Bebilderung des Kampfes auf dem Oval. Auch punktlos ist die Beschreibung der menschlichen Aktivitäten da draußen. Zwei Effizienzen werden gegenübergestellt, die allerdings nicht kongruent sind. Es entsteht eine ‚Parallelität des Inkongruenten‘, wenn es sich um die Effektivität der geleisteten Arbeit handelt: drinnen die dreizehn Rennfahrer, die auf “ihren Hintern auf ein sphärisches Dreieck aus Leder gepresst, unausgesetzt, rundherum fahren unaufhörlich rundherum, immerfort mit kahlgeschorenem Kopf und behaarten Beinen nicken, rechts, links, rechts, links” (E.E. Kisch 1974: 236), und die Zuschauer, die denen zujubeln; draußen die Bürger, die Arbeiterklasse (für die der Reporter unterschwellig Partei ergreift), denen das Sechstagerennen auf gut Berlinerisch ‚piepegal‘ ist. Bei diesem ‚Gefecht‘ zwischen *in* und *out* setzt sich eindeutig das *Out* durch.

Auf über anderthalb Seiten zählt der Reporter Dinge, Ereignisse, Vorkommnisse etc. auf, die sich im Laufe der ‚sinnlosen‘ Fahrt auf der Bahn zugetragen haben sollen. Hier nur ein kleiner Ausschnitt aus seiner Auflistung:

Draußen schleppen Austrägerinnen die Morgenblätter aus der Expedition, fahren die ersten Waggons der Straßenbahnen aus der Remise, Arbeiter gehen in die Fabriken, ein Ehemann gibt der jungen Frau den Morgenkuß, ein Polizist löst den anderen an der Straßenecke ab [...].
(E.E. Kisch 1974: 235)

An diesen Satzstrukturen lässt sich die Pausenlosigkeit des Erzählens und Wiedergebens der Tatsachen erkennen. Unumstritten geht aus dieser Schlacht des Simultan-Ungleichens die Außenwelt als Sieger hervor. Aber trotzdem darf man

das Phänomen der Sechstagerennen nicht niedermachen, denn dieses Event wird vom Volk – dem Sieger des Duells – gebraucht, um sich eben auf den Kampf mit den tagein-tageaus-Problemen vorzubereiten und Kräfte zu konsolidieren, um diese Probleme zu lösen. Obwohl man, so das partielle Resümee des Reporters, den Erfinder der Six Days, dieser “elliptischen Tretmühle”, auf den Scheiterhaufen werfen sollte, seien die Sechstagerennen aus dem 20. Jahrhundert nicht mehr wegzudenken:

Aber im zwanzigsten Jahrhundert muß es Sechstagerennen geben. *Muß!* Denn das Volk verlangt es. Die Rennbahn mit der dreizehn strampelnden Trikots ins Manometerskala einer Menschheit, die mit Wünschen nach äußerlichen Sensationen geheizt ist, mit ekstatischen Willen zum Protest gegen Zweckhaftigkeit und Mechanisierung.

(E.E. Kisch 1974: 237)

Und in der Berichterstattung heißt es weiter, dass dieser Protest im Grunde genommen schon von vornherein zum Scheitern verdammt ist, weil er sich “mit der gleichen fanatischen Sinnlosigkeit wie der Erwerbsbetrieb, gegen den er gerichtet ist”, erhebe (E.E. Kisch 1974: 237). In dieser Zwickmühle reiben sich die sportlichen Erfolge, der Anreiz des Sieges, die Erwartungen des Publikums und die Gleichgültigkeit der Außenwelt aneinander. Dass es in diesem chaotischen Kuddelmuddel zu einer Umstrukturierung und Revidierung der präfigurierten Werten kommt, ist somit nicht überraschend. Unfälle, wie es schon bei Mehring und Kaiser zu sehen war, werden zu Lappalien und Banalitäten, mit denen man sich nicht weiter beschäftigen muss. Schon wieder regiert die Quote, die Wetten, das in den Kassen und bei den Buchmachern fließende Geld, das die Zuschauer vermehren möchten. Denn sie sind ein Teil der Innenwelt, sie schotteten sich ab von der Außenwelt und blieben in der internen Inkohärenz des Sportpalastes stecken.

Auch bei Kisch wird plakativ mit dem Bild des Höhenunterschiedes gearbeitet: oben vs. unten. So wie bei Kaiser sind die Logen in der oberen Etage des Sportpalastes für die reichere Gesellschaftsklasse reserviert. Dort wird in den Innenräumen (zwei Bars) kostbarer Champagner ausgeschenkt; Geld wird verpulvert; Preise werden für den Sieger gestiftet, aber im Großen und Ganzen schwindet das Interesse am Rennen, sobald die Rennfahrer aus der Kurve sind: “Wenn der Spurt vorbei ist, verwendet man die Aufmerksamkeit nicht mehr auf die Kurve, sondern auf die Nachbarin, die auch eine bildet” (E.E. Kisch 1974: 238). In der Oben-Welt wird auch ein Sechstagerennen absolviert: ein Sechstagerennen des Nachtlebens, wie es der Reporter darlegt, das keine Gemeinsamkeiten mit dem sportlichen Radsportwettkampf in der Unten-Welt hat. Auch in den Interieurs des Sportpalastes konstituieren sich somit zwei Parallelwelten, die zweigleisig nebeneinander laufen, die fast keine Schnittstellen vorweisen und die durch eine klare gesellschaftliche Grenzlinie getrennt wurden. Die Mini-Konstellation von Doppelwelten in der Innenwelt der Six Days-Anlage beeinträchtigt keineswegs den herrschenden Ausnahmezustand während des Sechstagerennens. Die Six Days sind ein Straßenfeger:

Im Parkett und auf den Tribünen drängt sich das werktätige Volk von Berlin, Deutschvölkische, Sozialdemokraten, rechts, links, rechts, links, alle Plätze des Sportpalastes sind seit vierzehn Tagen ausverkauft, Logen und Galerien lückenlos besetzt, rechts, links, rechts, links, Bezirke im Norden und Süden müssen entvölkert sein, Häuser leer stehen, oben und unten, rechts und links.

(E.E. Kisch 1974: 238)

Die ‚Parallelität des Inkongruenten‘ ist allerdings auf die Zeitspanne von sechs Tagen festgelegt und nur in diesem Zeitraum hat sie ihre Berechtigung. Vor dem Start der Six Days als auch nach dem Ende des Wettbewerbs werden die beiden Parallelwelten zu einer Einheit zusammengeschweißt und wieder in Lot gebracht. Das Primat der Alltagswelt steht außer Frage; am Stellenwert der Außenwelt lassen sich keine Abstriche machen. Die Vorrangigkeit der Realitätswelt gegenüber der Sechstagerennenwelt sieht man auch in der Fähigkeit der Außenwelt, in die Innenwelt einzudringen und die dort herrschende Ordnung des sozialen Systems unsicher zu machen. Der schwebende Tod, der aus der Außenwelt in die verklausulierte Innenwelt hineingetreten ist, kann auch das scheinbar stabile Gerüst von sportlichem Enthusiasmus, Glückspiel und Heiterkeit, wenn nicht demontieren und zerstören, dann zumindest ins Wanken bringen. Dies bildet aber die Ausnahme, wie es auch Kisch beschreibt, wenn er den Exitus der Ehegattin eines Mannes erwähnt, der sich gerade im Sportpalast befindet:

Von dort [den Rängen] rühren sich die Zuschauer nicht weg, ob sie nun Urlaub vom Chef erhalten oder sich im Geschäft krank gemeldet, ob sie ihren Laden zugesperrt oder die Abwicklung der Geschäfte den Angestellten überlassen haben, ob sie es versäumen, die Kunden zu besuchen, ob sie streiken oder ohnedies arbeitslos sind. Es gehört zur Ausnahme, daß ihr Vergnügen vorzeitig unterbrochen wird, [...] ‚Herr Wilhelm Hahnke, Schönhauser Straße 139, soll nach Hause kommen, seine Frau ist gestorben!‘

(E.E. Kisch 1974: 238)

DAS SECHSTAGERENNEN-SUJET ALS MODUS DER ABSURDITÄT

Im kulturellen Paradigma der ersten dreißig Jahre des 20. Jahrhunderts spielten die Sechstagerennen eine wesentlich immense Rolle bei der Kreierung eines kollektiven Bewusstseins und leisteten einen Beitrag zur Ver-Amerikanisierung der deutschen Gesellschaft. Die Bevölkerung, die ihre Fühler nach Unterhaltung und Amusement jeder Art ausstreckte, fand in den Six Days nicht nur einen residualen Zufluchtsort in der Zeit der Vormoderne, sondern auch einen Ort, der durch das angebotene Vergnügungs-Assortiment die alltäglichen Sorgen und Nöten hätte verdrängen können. Da die Aufmerksamkeit hauptsächlich auf das Gutergehen der Zuschauer gerichtet wurde, geriet aus dem Fokus der Betrachtung das ganze Radrennfahrer-Metier, dank dem in Wirklichkeit die Sechstagerennen erst stattfinden konnten. Was in dem sozialen Diskurs der 1920er oder 30er Jahre außen vor gelassen

wurde, fand seinen Platz in der Literatur um 1920 und im Falle des Dramas von Kaiser schon kurz vor dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs, der einen Einschnitt im öffentlichen (Kultur-)Leben bedeutete.

Aber schon bei Kaiser, so wie später bei Kisch und Mehring, tritt eine gewisse Kritik an den Six Days ans Tageslicht. Dieses Autorentrio nimmt unter Beschuss, entweder in einer lyrischen, prosaischen oder dramatischen Form, die Plausibilität des Bahnradsports. Das Sechstagerennen-Event wird bloßgestellt und als Modus der puren Absurdität präsentiert. Kisch, Mehring und Kaiser scheinen den Radhelden Reverenz zu erweisen, indem sie ihre Standfestigkeit, ihre Willenskraft, ihr Durchsetzungsvermögen und ihre Siegermentalität indirekt loben. Gleichzeitig aber stellen sie die Organisationsform, das Reglement der Six Days infrage und sind dabei auf die Zuschauermengen, die in den Sportpalast nur um der Unterhaltung willen hineinstürmen, nicht gut zu sprechen. Als sinnlos entpuppt sich die pausenlose Fahrt im Oval; sinnlos ist das Verhalten des Publikums, das die ganze Zeit tobt und wettet, wettet und tobt, und dabei nicht mehr die Rennfahrer bemerkt, die am Ende ihrer Kräfte noch einen – im Fachjargon – Zahn zulegen, sondern auf die Quote schielt; sinnlos ist die Abgrenzung von den höher gestellten Gesellschaftsschichten, die in den Logen der Sporthalle Platz nehmen können; sinnlos ist das Tun und Lassen der Prominenz, die trotz eines Panoramablickes auf die Bahn lieber ihr eigenes Stüppchen kocht, sich mit Frauen umgibt und so wie die Zuschauer einige Stockwerke unten nur für die Wettquote Interesse zeigt.

In dieser Welt der Sinnlosigkeit geht der Geist des sinnhaften Bahnradportes verloren; die Ideale der Sechstagerennen gehen in die Brüche und niemand kann diese fortlaufende Inflation stoppen. Die Six Days mutieren von einem Sportereignis zu einem Geld-Zirkus, in dem man mit einem entsprechenden Geldvorrat alles erreichen und alles kaufen kann, auch die Gunst anderer Gleichgesinnter. Absurd ist der alljährliche Termin der Austragung der Six Days; absurd ist die Prämisse, dass in dem sechstägigen Zeitraum verschiedene Gesetze außer Kraft treten, die den normalen Alltagsbetrieb regeln: Männer lassen sich krank schreiben und gehen ihrer Arbeit nicht nach, nur um das Sechstagerennen sehen zu können; Frauen gehen fremd, weil ihre Ehemänner nur im Sportpalast herumhocken (vgl. E.E. Kisch 1974: 238). Nicht dem Sportmodus der Sechstagerennen wird der Boden entzogen, sondern dem Modus des gesellschaftlichen Umgangs mit den Sechstagerennen. Der Nimbus eines sportlichen Jahresereignisses verschwindet, stattdessen wird dieses sportliche *Sacrum* profaniert und entseelt. Wenn alles dem Zuschauerdrang und den Zuschauerwünschen untergeordnet ist, muss das klassische Konzept und die altrömische Denkweise über den Sport einer Revision unterliegen. Sportmarketing, Sportbusiness und ähnliches kommen zum Tragen, der Bahnradsport ist somit ein vormodernes Prepaid-System, in dem man für die Unterhaltung zahlt und Entertainment verlangt. Der Kunde ist König, die Sportler nur angestellte Entertainer und ‚Kasper‘, die auf der (Sport-)Bühne ihre Performance zum Besten geben: „Hundertvierzig Stunden / Machen Sie egalweg Runden. / Wem zu stark die Rübe döst, / Wird vom Partner abgelöst“ – reimte einst Alfred Kerr

(1978: 92). Die Sechstagerennen dümpeln somit allmählich in die Absurdität, und das obwohl sowohl Kisch als auch Kaiser und Mehring den Kämpfern auf den Rädern Respekt zollen. Allerdings geraten in der Epoche der Profanierung des Sports auch solche Lobsprüche und Anerkennungsworte langsam ins Trudeln, sie verlieren sich im Dickicht der omnipräsenten und allumfassenden Unterhaltungsbranche.

Bis 1934, als Adolf Hitler die Sechstagerennen verboten hat, galten die Bahnradveranstaltungen, die "Weltregion" schlechthin, neben dem Kino und Radio, als die Hauptzerstreuungsmittel der Bevölkerung, wie es schon Siegfried Kracauer in seiner Ausführung "Die Angestellten" erkannt hat (S. Kracauer 1971). Die Lustfreudigkeit der Zuschauer speiste sich aus der Schinderei und Quälerei der Rennfahrer; das Publikum kurbelte die Entwicklung dieser Sportart noch weiter an, indem es hohe Geldpreise für den Sieger ausgeschrieben hat. Die ausgemergelten Radhelden brauchten nur kräftiger in die Pedale zu treten, um ihren Widerpart zu überholen und nach dem Pot zu greifen. Es ist deshalb auch keineswegs eigenartig, dass viele Jugendliche davon träumten, Radrennfahrer zu werden, so wie in dem kurzen Essay "Aus einem Rennradfahrerfamilienleben" von Ödön von Horvath, in dem ein Junge aus einer Radsportfamilie ins Bett geht mit der Bitte an den Weihnachtsmann, ihm ein Rennrad zu schenken:

Dann schläft es ein und träumt, während Vater siegt und Mutter Reifen flickt, von Motorradelfen und dem Prinzeßlein im Beiwagen; und von Kühlerkobolden auf Märchenkraftwagen und den sieben radfahrenden Geislein, Bremshexen und Übersetzungsschlänglein.

(Ö. Horvath 2000: 127)

Das Sechstagerennengeschäft treibt sich selbst an, für den Nachwuchs ist gesorgt. Allerdings: je mehr es Fahrer geben wird, die bereit sind sich aufzuopfern, desto mehr wird es Zuschauer geben, die für diese Show Eintrittskarten erwerben werden. Die Six Days finanzieren sich somit selbst; so wie sich die Rennfahrer im Kreise drehen ohne Anfang und Ende, so dreht sich die Absurdität im Kreise. Für dieses sei ebenso gesorgt.

LITERATUR

- BACHTIN, M. (1987): *Rebelais und seine Welt. Volkskultur als Gegenkultur*, Frankfurt am Main.
- BACHTIN, M. (1990): *Literatur und Karneval. Zur Romantheorie und Lachkultur*, Frankfurt am Main.
- BAHR, E. (ed.) (1998): *Geschichte der deutschen Literatur. Kontinuität und Veränderung. Vom Mittelalter bis zur Gegenwart (Vom Realismus bis zur Gegenwartsliteratur = Bd. 3)*, Tübingen/Basel.
- BARTHES, R. (2000): "Tour de France jako epopeja", in: BARTHES, R.: *Mitologie*, Warszawa, 145-156.
- BECKER, S. (1995): "Neue Sachlichkeit im Roman", in: BECKER, S./ WEISS, CH. (ed.): *Neue Sachlichkeit im Roman. Neue Interpretationen zum Roman der Weimarer Republik*, Stuttgart/Weimar, 7-26.

- BECKER, S. (2000): *Neue Sachlichkeit. Bd. 1: Ästhetik der neusachlichen Literatur (1920-1933)*, Köln/ Weimar/ Wien.
- CANNETI, E. (1994), *Masse und Macht*, München.
- FRANZ, R. (2007): *Fredy Budzinski*, Köln.
- GEISLER, M. (1992): *Die literarische Reportage in Deutschland. Möglichkeiten und Grenzen eines operativen Genres*, Königstein.
- GORRIS, L./ KURBUJWELT, D. (2008): Das Interview mit Peter Sloterdijk: "Tour de France: ‚Hundsgewöhnliche Proletarier‘", <http://www.spiegel.de/spiegel/a-564072.html> (letzter Zugang am: 2. Dezember 2014).
- GUMBRECHT, H.U. (2003): *1926. Ein Jahr am Rand der Zeit*, Frankfurt am Main.
- HEIMBÖCKEL, D. (1996): *Walther Rathenau und die Literatur seiner Zeit. Studien zu Werk und Wirkung*, Würzburg.
- HERMAND, J./ TROMMLER, F. (1988): *Die Kultur der Weimarer Republik*, Frankfurt am Main.
- JÄGER, CH. /SCHÜTZ, E. (ed.) (1994): *Glänzender Asphalt. Berlin im Feuilleton der Weimarer Republik*, Berlin.
- KAISER, G. (1979): *Dramen I*, Berlin.
- KAUS, G. (2000): *Die Unwiderstehlichen*, Oldenburg.
- KERR, A. (1978): *Sätze meines Lebens. Über Reisen, Kunst und Politik*, Berlin.
- KISCH, E.E. (1974): "Elliptische Tretmühle", in: KISCH, E. E.: *Der rasende Reporter – Hetzjagd durch die Zeit – Wagnisse in aller Welt – Kriminalistisches Reisebuch*, Berlin / Weimar, 234-238.
- KOLLER, A. (2000): *Wolfgang Borcherts "Draußen vor der Tür". Zu den überzeitlichen Dimensionen eines Dramas*, Marburg.
- KRACAUER, S. (1971): *Die Angestellten. Aus dem neuesten Deutschland (1930)*, Frankfurt am Main.
- LINDNER, M. (1994): *Leben in der Krise. Zeitromane der Neuen Sachlichkeit und die intellektuelle Mentalität der klassischen Moderne*, Stuttgart/ Weimar.
- MAYER, D. (1994): "Neue Sachlichkeit", in: BORCHMEYER, D./ ŽMEGAČ, V. (ed.): *Moderne Literatur in Grundbegriffen*, Tübingen, 319-326.
- MOLL, S. (2000): *Sinnlos dreht sich nur der Mensch. Sechstagerennen als Metapher für eine beschleunigte Kultur*, <http://www.sebastianmoll.de/arbeiten/sport/99-sinnlos-dreht-sich-nur-der-mensch.html> (letzter Zugang am: 2. Dezember 2013).
- MOLL, S. (2002): Die Seele des Spektakels wohnt im Osten, <http://www.taz.de/1/archiv/print-archiv/printressorts/digi-artikel/?ressort=bl&dig=2002%2F01%2F25%2Fa0184&cHash=c99c9728f568e903d7499352f27af0a2> (letzter Zugang am: 2. Dezember 2014).
- MÜLLER, J.-D. (ed.) (2003): *Reallexikon der deutschen Literaturwissenschaft*, Berlin/ New York.
- RIHA, K. (ed.) (1985): *Das Radfahrbuch. Gedichte – Erzählungen – Bilder*, Darmstadt.
- ROTH, J. (1989): *Das journalistische Werk 1924-1928 (Bd. 2)*, Köln.
- SCHENKEL, E. (2013): *Cyclomanie. Das Fahrrad und die Literatur*, Norderstedt.
- SCHULZ, M. (2009): *Der "rasende Reporter" Egon Erwin Kisch. Entwicklung vom neusachlichen Flaneur zum politisch agitierenden Berichterstatter*, Hamburg.
- SIEGEL, CH.E. (1973): *Egon Erwin Kisch. Reportage und politischer Journalismus*, Bremen.
- SZONDI, P. (1965): *Theorie des modernen Dramas (1880-1950)*, Frankfurt am Main.
- VON HORVATH, Ö. (2000): "Aus einem Rennradfahrerfamilienleben", in: STEFAN, J.: *Sport im 20. Jahrhundert. Werden – Wirklichkeit – Würdigung eines soziokulturellen Phänomens*, Marburg, 127.