



Rezensionen

Sholem Alejchem. Eisenbahngeschichten. Schriften eines Handlungsreisenden.
Herausgegeben von Efrat El-Gad, Gernot Jonas und Simon Neuberg. (Jiddistik.
Edition & Forschung. Bd. 3). Berlin/Boston: Walther de Gruyter, 2019. ISBN:
978-3-1106-5300-7

Besprochen von **Barbara Breysach**,
E-Mail: Breysach@europa-uni.de

„Die Schriften eines Handlungsreisenden [...] gehören zu Scholem Alejchems Meisterwerken. Sie sind unter seine bedeutendsten und künstlerisch wertvollsten Arbeiten einzuordnen“, konstatierte 1934 der Jiddischforscher Max Erik und stellte das Werk den berühmten Romanen *Menachem Mendel*, *Tewje der Milchmann* oder *Motl, Sohn des Kantors Peiße* gleich. Aber, wie unschwer festzustellen ist, die Geschichten haben nicht annähernd die Bekanntheit der Romane erreicht und fehlen in nicht wenigen Studien und Überblicksdarstellungen der jiddischen Literatur. Ihnen wurde eher Leichtigkeit als literarischer Tiefgang bescheinigt. Was also hat es mit den Geschichten auf sich und haben sie zurecht Eingang in die Jiddistik-Reihe eines der renommiertesten deutschen Wissenschaftsverlage gefunden?

Alejchems *Eisenbahngeschichten. Schriften eines Handlungsreisenden* sind der dritte Band der seit 2012 bei *de Gruyter* erscheinenden Reihe „Jiddistik. Edition & Forschung“. Die Erstveröffentlichung der Geschichten erfolgte seit dem Herbst 1902 unter anderen in der Warschauer Zeitung *Die naje welt* und in den in New York erscheinenden Zeitschriften *Der amerikaner* und *Der grojsser kundess*, aber z.B. auch in der Krakauer *Jiddische folksszajtung*. 1911 dann veröffentlichte der Warschauer Verlag *Progress* die Prosasammlung als achten Band der anlässlich des 50. Geburtstages des damals bereits überaus populären Autors begonnenen Jubiläumsausgabe. 1908 hatte der eine große Lesereise durch Städte und Shtetl in Polen, der Ukraine und Weißrussland unternommen, allein in Warschau fünf Theaterauftritte absolviert, bis der Ausbruch einer offenen Tuberkulose mit anschließenden Kur- und Erholungsaufenthalten den teils triumphalen Auftritten ein Ende setzte. Die Jubiläumsausgabe nun bildet zusammen mit der 1923 in New York erschienenen *Folksfond*-Ausgabe, quasi einer „Ausgabe letzter Hand“, die wichtigste Basis für die jetzige Edition des jiddischen Textes. Dass der *de Gruyter Verlag* das Werk in seine Reihe aufgenommen hat, ist auch deswegen bemerkenswert, als die Übersetzung von Gernot Jonas 1996 bereits im *Jüdischen Verlag* von Suhrkamp erschienen war. Nun also liegen die 20 Geschichten in deutscher Übersetzung und im jiddischen Original vor, versehen mit einem ursprünglich für die hebräische Ausgabe verfassten Essay Dan Miron's sowie Anmerkungen der Herausgeber, die u.a. Angaben zu den Erstveröffentlichungen, Bibelstellen, Sach- und Personennachweise enthalten.

Die Entstehungszeit des Werks fällt in die wichtige Phase der jiddischen Literatur nach der Czernowitzer Sprachkonferenz des Jahres 1906, die sich mit mehr Eigenständigkeit und Unabhängigkeit von der Tradition, aber auch von neoromantischen Vorbildern verband, andererseits noch nicht den Weg der Avantgarde eingeschlagen hatte. Für Scholem Alejchem wiederum war es eine Phase großer literarischer Produktivität, die allerdings mit der Erkenntnis seiner prekären gesundheitlichen Verfassung verbunden war. Die (Wieder-)Begegnung mit seinem jüdischen Publikum und seinen Lebensbedingungen während seiner langen Lesereise dürfte eine nicht unerhebliche Quelle für den Stoff der *Eisenbahngeschichten* gewesen sein. Autor und Publikum begegneten einander mit großer Selbstverständlichkeit und nicht primär im Rahmen kulturell konnotierter Veranstaltungen, man traf sich einfach. Unterwegs war nicht nur der Autor, sondern ständig unterwegs waren auch die jüdischen Massen selbst, die mit Zähigkeit und Raffinesse ihr Leben meistern mussten, so dass Armut, Leid und Lebenslust ein unauflösliches Amalgam ihres Alltags bildeten. Hier exakt erkennt Dan Miron das Prinzip der *Eisenbahngeschichten*. Noch während seiner Erholungsaufenthalte suchte Alejchem weiter nach authentischen Stoffen, so bat er den Białystocker Journalisten Nojeh Sablodowski, seinerseits auf einer Rundreise durch die Städte des Ansiedlungsrayons, um aktuelle Reiseeindrücke: Diese sollten „nichts Erfundenes, nur Fakten und nochmal Fakten“ enthalten. „Das Leben ist reich an Fakten und Kuriositäten: viele Katastrophen, ein Meer von Tränen, und doch werden sie durch meine Brille betrachtet zu etwas Humorvollen“. (371) Auch wenn diese Zusammenarbeit nicht zustande kam, so ist Alejchems Suche nach ‚authentischem Material‘ und sein Selbstbewusstsein, er werde diesen ‚Fakten‘ die entsprechende literarische Form verleihen, ein Charakteristikum der besonderen Entstehungsgeschichte der Geschichtensammlung, die Teil aller jiddischen Alejchem-Ausgaben wurde.

„Alle Werke Scholem Alejchems handeln von verletzten, beschädigten Menschen, die mit gravierenden sozialen, psychologischen, manchmal körperlichen Mängeln leben. Ein deutliches Indiz dafür ist ihre passive Einstellung zur Realität“, so Miron. (376) Diesem „Typus“ geben die Geschichten einen adäquaten Rahmen und eine sehr spezielle Ausprägung, deren Kennzeichen eher das Unauffällige als das Besondere ist. Als sollten sie nicht geschrieben, sondern wie vom Leben der jüdischen Gemeinschaften diktiert wirken, weniger Form als pure Authentizität vermitteln, die Kunstfertigkeit hinter scheinbarer Absichtslosigkeit verschwinden, die Protagonistinnen und Protagonisten nicht figurenhaf gezeichnet sein, sondern eher konturenlos im kollektiven Erleben des Alltags und seiner harten Bedingungen aufgehen. Man könnte das literarische Verfahren der Geschichten auch das „Prinzip Dritte Klasse“ nennen. In der letzten seiner Geschichten nämlich („Fahrt dritte Klasse“) erläutert der Handlungsreisende den Vorzug

der dritten Klasse: nur dort treffe man Seinesgleichen und genieße den sozialen (den immateriellen) Komfort der Gemeinschaft, nur dort bleibe Reisenden die Affektiertheit assimilationsorientierter Möchtegerns (Zweite Klasse) oder die Langeweile eines gähnend leeren Wagens (Erste Klasse) erspart. Miron zufolge haben die Akteurinnen und Akteure der Eisenbahngeschichten noch nicht einmal das „Zeug zu volkstümlichen Helden“ (375), entbehren bisweilen gar sympathischer Züge, seien manchmal eher nervig als interessant.

Warum erzählt uns der Autor die Geschichte dieser Durchschnittsmenschen, oder genauer formuliert, warum sollten sie zu ihrer Entstehungszeit bzw. heute gelesen und gedeutet werden? Die Frage wird in der „Geschichte Nummer Sieben“: „Unser Langweiler“, gleichnishaft beantwortet. Der Langweiler ist nicht etwa eine menschliche Figur, sondern die langsame Schmalspurbahn selbst, was an Werke der klassischen Moderne wie Alfred Döblins *Berlin Alexanderplatz* denken lassen könnte, der ja die Stadt selbst zum Hauptakteur seines Romans machte. Jedenfalls, in der Schmalspurbahn ist der Handlungsreisende (im Jiddischen „Kommissionär“), das Alter Ego des Autors, seit Wochen unterwegs, ohne recht vorwärts zu kommen, kann sich aber in absoluter Sicherheit wägen, denn: „Wer langsam geht, fällt nicht hin.“ (129) Und da hat es sich also wohl gelohnt, dass Generationen von ansässigen Juden ihre Arbeitskraft und womöglich ihr Geld in diesen „Langweiler“ investiert haben. Und nun wird diese mühselig entstandene, nervig langsame Schmalspurbahn zufällig zu einer Art kleiner ‚Heldenmaschine‘, wie uns „Geschichte Nummer Acht“ erzählt. Berel Essigmacher beeindruckt einen ihn abschätzig behandelnden Popen durch sein Wissen über die Lokomotive, vor allem aber durch seine Furchtlosigkeit, als er mit dem Popen zusammen auf der abgekoppelten Lokomotive unfreiwillig und in unerwartet zügigem Tempo durch die Landschaft gefahren wird, bis der Mangel an Brennmaterial die Lokomotive endlich zum Stillstand bringt. Das befürchtete Eisenbahnunglück bleibt aus, Berel kann rechtzeitig Hoschana Rabba feiern, und der Pope kommt ebenfalls an sein Ziel. „Jeder [...] wollte ihn als Gast am Feiertag haben und dabei natürlich selbst ‚das Wunder von Hoschana Rabba‘ hören. Und Ihr könnt Euch vorstellen, wir hatten da wahrhaftig Simchat Tora! Ein einziges Mal, wie man sagt, ein richtiges Simchat Tora!“ (147) Mit diesen Worten beendet der Handlungsreisende seine Erzählung der Episode, die im Übrigen in der Gegend als „Katastrophe“ erinnert wird, wobei ‚Katastrophe‘ wohl das Synonym für eine überraschende, völlig unerwartete Begebenheit im sonst herrschenden Gleichklang des Alltags ist, während die ‚wahrhaftige Freude‘ (Simchat Tora) die Wiederherstellung der lebensweltlichen Ordnung durch Einhaltung der religiösen Gesetze bezeichnet. Die ‚Helden‘ und ‚Heldinnen‘ der Eisenbahngeschichte „sind nicht größer als das Leben“, sie „entsprechen dem Leben, mit all seinen Einschränkungen und seiner Trivialität“ (375), konstatiert Dan Miron in

seinem Nachwort. Aber, je mehr von den Eisenbahngeschichten man liest, desto stärker verfestigt sich der Eindruck, dass der wahre Held der Geschichten die Schmalspurbahn selbst und ihr Vermögen ist, das Leben langsam zu verändern und gleichzeitig jeder Veränderung Einhalt zu gebieten. Die Eisenbahn ist Spiegel einer sozialen Haltung, die auf die dringliche Notwendigkeit des Wandels verweist, ohne ihn zu betreiben, als würde der Erzähler plötzlich den Atem anhalten.

Der glücklichste Mensch von Kodno (die zweite Geschichte) bestätigt den Protagonistenstatus der langsamen Eisenbahn. Der Mann aus Kodno fährt im Abteil des Handlungsreisenden (Dritte Klasse) und berichtet dem Handlungsreisenden von einem berühmten Professor (Erste Klasse), der sich bereit erklärt habe, sein schwerst erkranktes Kind zu untersuchen. Zusammen fahren der Professor und der Vater des kranken Kindes nur in dem „klapprigen Reisewagen“, den dieser für die Ankunft in Kodno organisiert hat; „mein kleiner Mann ganz an die Seite gedrückt“, doch „sein Gesicht strahlt [...]. Da können die Leute mal sehen, wie ein glücklicher Mensch aussieht! Der glücklichste Mensch in ganz Kodno.“ (50/51) Die getrennte Reise in der Eisenbahn (Dritte und Erste Klasse) veranschaulicht und vollzieht die Regeln der gesellschaftlichen Ordnung, die gemeinsame Fahrt in der Pferdekutsche ist ein außerordentliches Glücksmoment der scheinbaren Gleichheit, deren Bedeutung den primären Sinn der Reise, die Behandlung des schwer kranken Kindes, überstrahlt und den Charakter des Selbstmissverständnisses annimmt: müsste nicht das Kindeswohl wichtiger als die vermeintliche Klassennivellierung in der Pferdekutsche sein? Wichtig ist dabei zu verstehen, dass Alejchems Handlungsreisender in dieser letzten Episode der Geschichte, als er das ‚Glück‘ des kleinen Mannes aus Kodno schildert, aus seiner neutralen Rolle als Medium der Aufzeichnung heraustritt und zum eher parteiischen Deuter einer optimistisch interpretierten Szenerie wird, die beim Lesen freilich kritische Fragen hinsichtlich eines eher naiv anmutenden Weltbildes aufwerfen muss. Dieser Doppelsinn der Texte ist aufs engste mit dem literarischen Verfahren der Erzählung verknüpft.

Liest man die *Eisenbahngeschichten* als eine Bewegung des ‚back to the roots‘ des berühmten Autors (der ja schon zwei Jahre in den USA verbracht hatte, bevor ihn die Lesereise in seine alte Heimat führte), als bewussten Verzicht auf die universelle Form des Romans und auch darüber hinaus als implizite Korrektur an der Literarisierung jüdischen Alltags etwa durch die Einführung volkstümlicher Heldenfiguren, dann darf den *Eisenbahngeschichten* in der Tat ein besonderer, ein rebellischer Status innerhalb des Oeuvres von Scholem Alejchem zuerkannt werden. Diese Eigenschaft der Geschichten, ihre unauflösliche Verankerung im alltäglichen, oft aussichtslosen Kampf der jüdischen Bevölkerung gegen Ungerechtigkeit und Diskriminierung im zaristischen System ist schon mehr als eine

Rechtfertigung ihrer Edition im Rahmen der renommierten Reihe von *de Gruyter* und macht neugierig auf weitere, ähnlich eigenwillige Texte.

Die Übersetzung von Gernot Jonas trägt zu dem überzeugenden Eindruck bei, sie bietet einen klaren Textfluss, der sich stilistisch am tatsächlichen Geschehen und seiner Logik orientiert, jegliche Anbiederung an das Original und überflüssige und missverständliche Stimmungsakzente vermeidet. Dort, wo Humor am Platz ist, lässt die Übersetzung ihn pointiert aus der Situation statt aus künstlichen Effekten entstehen.