



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

# **Der Tanz**

**Bie, Oscar**

**Berlin, 1906**

Massenverkehr

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-61112](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-61112)

sierten Formen gesellschaftlichen Verkehrs hat die Geschichte des Tanzes geschaffen.

Das Schauspiel des menschlichen Verkehrs, ob wir es mit Emerson *Massenverkehr* ethischer, mit Stendhal zynischer, mit Goethe musikalischer ansehen, ist ein Kunstwerk von so starken und so vielfachen rhythmischen Reizen, daß man es nicht zu Ende denken kann. In jeder Sekunde vollziehen sich auf Straßen und in Zimmern Bewegungsrhythmen verkehrender Menschen, die unter einheitlichen Gesetzen zu stehen scheinen und doch jeder Bestimmung spotten. Das Geräusch, das von der Straße heraufdringt, die Sinfonie von den ersten Weckrufern am Morgen bis zu den letzten Nachzüglern der Nacht, die Kurve der Mittagsstunden in Berlin, die der Avantdiner-Zeit in Paris, die Mischungen der Vorläufer und Nachzügler in der Frühe, wie sie Charpentiers „Louise“ rhythmisiert, die hunderten Variationen des Kommens und Gehens in einem einzigen Mietshause, die verwirrenden Tempi des Lebens, die von der ersten bis zur vierten Etage gleichzeitig ablaufen — alles sind die Teile dieses unendlichen Verses, in dem die Welt ihr Geschäft zu besorgen scheint, stets vom gleichen Refrain ironisiert. Auch hier stilisiert die Masse. Wo die Masse in gleichen Zwecken sich bewegt, wo verschiedene einzelne Rhythmen zusammengefaßt werden können, wird der Vers schärfer skandiert, und die Zäsuren haben ihre Normalzeit. Über die Länder die Eisenbahnen, über die Meere die Schiffe, in der Stadt die Trams — sie sind Zusammenfassungen von Einzelrhythmen, und ihr Kursbuch ist das Buch ihrer künstlich stilisierten Bewegung, das Produkt einer unendlich schwierigen Kodifizierung des Massenverkehrs. Ästhetisch liegt kein geringerer Wert in diesen Verkehrsrhythmisierungen als in irgend einem Arbeitsrhythmus. Wenn täglich vom Potsdamer Bahnhof 12 Uhr 55 Minuten der Pariser Schnellzug abgeht, nur an bestimmten Tagen der Orientexpress, alle drei Minuten der Tram und die Hochbahn und alle diese in Bewegung umgesetzten Riesennetze des sich kreuzenden und ablösenden Verkehrs ihren Mechanismus spielen lassen, so ist dies der Arbeitsrhythmus des Massenverkehrs, der ihn stilisiert, um ihn zu fördern, ihn skandiert, um ihn zu bezwingen.

Der Einschlag in das feste Gewebe der uniformierten Verkehrsrhythmen ist die millionenfarbige Verschiedenheit des Einzelverkehrs. Ein jeder Fußgänger mit dem Rhythmus seines Naturells oder seines augenblicklichen Geschäftes, ein jeder Privatwagen, das Automobil, das Rad, die Mietsdroschke, die öffentlichen Fuhrwerke, die Lastwagen, alles, was nach dem Stil der Zeit Verkehrsmittel ist, oder was vom Geschmack des einzelnen dazu gewählt wird, verbindet sich zu diesem un-

beschreiblichen Konzert. Wer Rhythmen sehen kann, hat seine Erlebnisse, wenn er von den fernen Eisenbahnsträngen durch Unterführungen über städtisch werdende Chausseen durch Dörfer und Villenorte und Vorstädte bis zu einer Hauptader sich empfindend vorwärts bewegt. Dies Eintauchen in den gewaltigen Mechanismus, dessen einzelne Fäden man eben noch ruhig beobachten konnte, dies Auskriechen aus der kompliziertesten Knotung bis zum ruhig atmenden ersten Dorfe, über Wege, die die Kultur selbst schuf, auf einem Vehikel, das die Selbständigkeit bedingt, das kann dem nachfühlenden Beobachter zu einem Gedicht werden, das er nicht genug wiederholen mag.

*Die Straße*

Im Lande sind scharfe Gegensätze: normierte Bahnen und das reizvoll anormale Spiel auf den Straßen. In der Stadt sind hunderterlei Mischungen sämtlicher Verkehrselemente, die sich meist von selbst bei größerer Verdichtung in strengeren Formen ordnen. Nicht bloß das langsamere Band des Trottoirs, das schnellere der Fahrdämme, das Rechtsgehen oder Linksfahren, die Rhythmisierung der großen Straßenkreuzungen, auch die Sitten des Verkehrs bilden seine notwendigen Formen. Ein Blick auf die große Zeit des karnevallliebenden Venedig: der Cavaliere servente, typisch geworden nicht bloß bei der Edeldame, sondern auch in niederen Kreisen, bestimmt das Bild der Spaziergänger. Ein Blick auf das Paris des achtzehnten Jahrhunderts: zweitausend Fiaker mit stehendem Kutscher, die feineren Mietsdroschken, remises genannt, die coches d'eau, Massenkähne von Pferden gezogen, die brouettes, zweirädrige Sessel, von Menschen gezogen, die Sänften, zweihundert Briefträger der petite poste, die neunmal am Tage das Klapperzeichen geben, alle Arten Kommissionäre und Bureaus für alle Zwecke — die aufkeimende Ordnung des Weltstadtverkehrs. Und die Weltstadt amerikanischen Gepräges selbst: eine Bewegung als alltägliche, die frühere Zeiten nur als Festbewegung kannten, die genossenschaftliche Ordnung des Publikums, die alte Festbücher nur als höchste polizeiliche Maßnahmen preisen, die festgefügte Struktur der gewaltigen, von jeder Straße und jedem Warenhause und jedem Schaufenster veränderten Verkehrsrhythmen und der vollen Selbständigkeit des einzelnen, der, je höher seine rhythmische Kultur, desto unbeeinflußter ist von dem verwirrenden Gewühl, der in seinem Gangtempo und den Bewegungen seiner Glieder die Ruhe und den Anstand nicht verliert, ein schönes Verheimlichen und scheinbares Außerdienststellen des Zweckes, der gutgezogene Mensch der Straße, wie ihn zuerst Giovanni della Casa in seinem Anstandsbüchlein *Il Galateo* konstruierte, der nicht allzu schnell, nicht allzu langsam sich bewegt: der feine Mann darf auf