



CHRISTINE HAUG

Die politische Dimension von Eisenbahnlektüre im 19. Jahrhundert.
Albert Heinrich Hofmanns Humoristische Eisenbahn- und
Reise-Bibliothek (1853-1896)

Vorblatt

Publikation

Erstpublikation: Katrin Callsen, Regina Eickelkamp, Martin Jörg Schäfer,
Christian Berkemeier (Hgg.): Von hier nach "Medium". Reisezeugnis und
Mediendifferenz. Münster: Lit 2004. S. 125-141.

Vorlage: Datei der Autorin

URL: http://www.goethezeitportal.de/fileadmin/PDF/db/wiss/epoche/haug_eisenbahnlektuere.pdf

Eingestellt am 06. März 2008

Autorin

Prof. Dr. Christine Haug
LMU München
Studiengänge Buchwissenschaft
80799 München

Emailadresse: christine.haug@germanistik.uni-muenchen.de

Empfohlene Zitierweise

Beim Zitieren empfehlen wir hinter den Titel das Datum der Einstellung oder des letzten Updates und nach der URL-Angabe das Datum Ihres letzten Besuchs dieser Online-Adresse anzugeben:

Christine Haug: Die politische Dimension von Eisenbahnlektüre im 19. Jahrhundert. Albert Heinrich Hofmanns Humoristische Eisenbahn- und Reisebibliothek (1853-1896) (06. März 2008). In: Goethezeitportal.

URL: <http://www.goethezeitportal.de/fileadmin/PDF/db/wiss/epoche/haug_eisenbahnlektuere.pdf>
(Datum Ihres letzten Besuches).

CHRISTINE HAUG

Die politische Dimension von Eisenbahnlektüre im 19. Jahrhundert. Albert Heinrich Hofmanns Humoristische Eisenbahn- und Reise-Bibliothek (1853-1896)

Gliederung

1 Die Funktion von organisierter Reiselektüre in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts | **2** Die Entstehung der Publikations- und Vertriebsform „Reise- und Eisenbahnbibliotheken“ in Europa um 1850 | **3** Merkmale der organisierten Reiselektüre | **4** Die *Humoristische Eisenbahn- und Reise-Bibliothek* (1853-1896) des Berliner Verlegers Albert Heinrich Hofmann | **5** Fazit

1. Die Funktion von organisierter Reiselektüre in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts

Mit der Einführung von dampfkraftbetriebenen Transportmitteln für die Personenbeförderung und dem zügigen Ausbau des Eisenbahnnetzes in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erlebte der internationale Buchmarkt auf dem Sektor der Reiselektüre einen enormen Aufschwung.¹ Der Griff zur Lektüre galt dem Reisenden als sinnvoller Zeitvertreib im Eisenbahnabteil, denn die Fahrzeit selbst wurde vielfach als langweilig empfunden. Die soziale Praxis des Lesens in der Eisenbahn war stark abhängig von außerliterarischen Faktoren, u.a. der Abteilgestaltung, der Reisegeschwindigkeit und des Reisekomforts. Die für Europa typische Sitzanordnung in den Abteilen der ersten und zweiten Klasse, die der Postkutsche nachempfunden war, zwang die Reisenden, deren Zusammensetzung an jeder Station wechseln konnte, zu einem andauernden Blickkontakt. Dieses vis-à-vis-Verhältnis empfanden viele Passagiere als unerträglich, ja peinlich. Herrschte in der Postkutsche noch eine rege Kommunikation, wurden die Passagiere für

¹ Die Verfasserin hat zu dieser Themenstellung eine Studie erarbeitet, die sich mit dem Phänomen des Lesens während der Reise sowie mit der Entstehungsgeschichte und den Organisationsstrukturen des Bahnhof- und Verkehrsbuchhandels von seinen Anfängen um 1850 bis zum Ende der Weimarer Republik beschäftigt. Vgl. Christine Haug: *Reisen und Lesen im Zeitalter der Industrialisierung. Die Geschichte des Bahnhof- und Verkehrsbuchhandels in Deutschland von seinen Anfängen um 1850 bis zum Ende der Weimarer Republik*. Wiesbaden: Harrassowitz 2007. Vgl. auch Christine Haug: „Das halbe Geschäft beruht auf Eisenbahnstationen...“: Zur Entstehungsgeschichte der Eisenbahnbibliotheken im 19. Jahrhundert“, *Internationales Archiv für Sozialgeschichte der Literatur*, 23 (1998) 2, 70-117.

mehrere Tage auf eine aufeinander angewiesene Gemeinschaft eingeschworen, beendete die Eisenbahn die Reiseunterhaltung. Mit der Zunahme der Reisegeschwindigkeit seit den 1870er und 1880er Jahren gewöhnte sich der Reisende allmählich an das neue Transportmittel und auch der Blick aus dem Abteifenster verlor an Attraktivität, zumal die zunehmende Geschwindigkeit der Eisenbahn nur noch eine impressionistische Wahrnehmung der vorbeiziehenden Landschaft erlaubte.² Der Reisende wandte sich jetzt vermehrt einer imaginären Ersatzlandschaft, der Lektüre, zu. Die Reiselektüre etablierte sich als probates Mittel gegen Reiselangeweile. Mit der Einführung des Durchgangswagens und der Verbesserung des Reisekomforts – z.B. wurde die Beleuchtung der Abteile, eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Lektüre, durch eine Gasinstallation gewährleistet – nahm Lesen während der Eisenbahnfahrt jetzt ein geradezu epidemisches Ausmaß an.³

2. Die Entstehung der Publikations- und Vertriebsform „Reise- und Eisenbahnbibliotheken“ in Europa um 1850

Der geistige Initiator der Publikations- und Vertriebsform „Reise- und Eisenbahnbibliotheken“ war der englische Essayist und Unterhaltungsschriftsteller Thomas Babington Macaulay, der das Bedürfnis der Reisenden nach literarischer Unterhaltung frühzeitig erkannte. Macaulay trat im Jahr 1850 an das englische Verlagshaus Thomas Longman heran und regte dieses zur Herausgabe einer eigenen Buchreihe für Eisenbahnreisende an, die bevorzugt die Texte des Initiators führen sollte.⁴ Die Reihe erschien seit 1851 unter dem Serientitel *Traveller Library*.⁵ Die Reiseserie war so erfolgreich, dass Longman auch die Werke anderer Autoren aufnahm, um einen fortlaufenden Erscheinungsturnus zu gewährleisten. Die Reihe führte Kurzgeschichten, Essays und Reisebeschreibungen sowie technikhistorische Abhandlungen, z.B. über die Geschichte des Telegraphen oder die Entwicklung der Dampfkraft. Auch in Frankreich erschienen seit der Jahrhundertmitte diverse Reise- und Eisenbahnbibliotheken. 1854 konzipierte z.B. der französische Verleger Louis Hachette, Frankreichs bedeutendster Produzent von Schulbüchern und Lexika im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts, eine Buchreihe mit dem Titel *Bibliothèque des chemins de fer*, eine Sammlung von einheitlich gestalteten, handlichen und preiswerten Bänden mit unterhaltender und belehrender Intention.⁶ Die *Bibliothèque des chemins de fer* unterschied sich von den eng-

² Vgl. hierzu die grundlegende Arbeit von Wolfgang Schivelbusch: *Geschichte der Eisenbahnreise: Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*. Frankfurt/M.: S. Fischer 1995, hier 51-62, 70-73; sowie den Essay von Dolf Sternberger: *Panorama oder Ansichten vom 19. Jahrhundert*. Frankfurt/M.: Suhrkamp 1974.

³ Zur Ausweitung des Reisekomforts in der Eisenbahn vgl. Dieter Vorsteher: *Reisen mit der Eisenbahn: Von der Kutsche zur „Reisemaschine“*. In: *Zug der Zeit – Zeit der Züge: Deutsche Eisenbahn 1835-1985*, 2, Berlin: Siedler 1985, 404-432.

⁴ *Süddeutsche Buchhändler-Zeitung*, Nr. 37 vom 15. September 1851, 201.

⁵ Vgl. den Artikel [Anonym]: *Reiseleben und Reiselektüre*. In: *Unsere Zeit. Jahrbuch zum Conversations-Lexikon*, 1, Leipzig: Brockhaus 1857, 535.

⁶ Vgl. Jean Mistler: *La Librairie Hachette de 1826 à nos jours*. Paris: Hachette Éditeur o.J.,

lischen Konkurrenzunternehmen durch ihre durchdachte Reihenkonzeption.⁷ Die konzeptionelle Gestaltung von Hachettes Reisebibliothek sah die Produktion von preiswerten und handlichen Ausgaben vor, die sich durch eine einheitliche Preisgestaltung und äußere Ausstattung als Fortsetzungsreihe auswiesen. Die innovative Idee der Farbordnung der Bucheinbände nach Sachgebieten übernahmen in den 1930er Jahren die Verleger der ersten Taschenbuchserien, u.a. der Verleger der prominenten Reihe *Penguin Books* (1935).

Nicht nur in England und Frankreich, auch in anderen europäischen Ländern sowie in den Vereinigten Staaten entstanden Reisebibliotheken. Vergleichbare Reihen existierten auch in Italien und Russland.⁸ In Schweden kamen Billigbuchserien unter dem Titel *Jernvägsbibliothek* (d.h. Railway Libraries) und *Steamboat libraries* auf den Markt.⁹ Sogar indische Verleger griffen die Idee der seriellen Reiselektüre auf. In der sechsbändigen Reihe *Indian Railway Library*¹⁰ kamen 1888 die Erzählungen Rudyard Kiplings heraus, der zu diesem frühen Zeitpunkt allerdings noch nicht so populär war.¹¹

Ein Blick in die zeitgenössischen Bücherkataloge oder in das *Gesamtverzeichnis des deutschsprachigen Schrifttums (GV) 1700-1910* bestätigt, dass mit der Massenwirksamkeit von Eisenbahnen und der immensen Zunahme des Reiseaufkommens auch in Deutschland eine Produktionswelle von Reiselektüre ausgelöst wurde. Nur wenige Verleger ließen sich die finanziell so lukrative Möglichkeit entgehen, an dieser neuartigen Nachfrage erfolgreich zu partizipieren. In kurzer Folge erschienen daher seit der Jahrhundertmitte zahlreiche Reiseserien, u.a. die *Conversations- und Reisebibliothek*,¹² *Lorck's Eisenbahnbibliothek* (1858-1860), *Bergson's Eisenbahnbücher*¹³ sowie Friedrich August Brockhaus' *Reisebibliothek für Eisenbahnen und Dampfschiffe* (1856-1861). Ihre eigentliche Konjunktur erlebten die Reise- und Eisenbahnbibliotheken allerdings erst in den letzten zwei Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts.

3. Merkmale der organisierten Reiselektüre

Die Reiselektüre ist ein bislang in der Forschung kaum beachtetes Segment der populären Kultur. Als Massenartikel war die Reiselektüre von einer raschen Produktion und Konsumierbarkeit gekennzeichnet. Sie wurde bereits in ihrer Entstehungsphase primär von kommerziellen Faktoren dominiert. Die organisierte Rei-

122-137.

⁷ Vgl. Mistler: *La Librairie Hachette*, 123.

⁸ *Reiseleben und Reiselektüre*, 1857, 536.

⁹ Vgl. Johan Svedjedal: *The Literary Web: Literature and Publishing in the Age of Digital Production: A Study in the Sociology of Literature*. Stockholm: Kungl. Bibliotheket 2000, 36.

¹⁰ *Railway Library*, Verlag A. H. Wheeler, Kalkutta.

¹¹ Vgl. Bill Brown: *Reading the West: An Anthology of Dime Westerns*. Boston/New York: Bedford Books 1997, 20-21, sowie Heinz J. Galle: *Populäre Lesestoffe: Groschenhefte, Dime Novels und Penny Dreadfuls aus den Jahren 1850 bis 1950*. Köln: Universitäts- und Stadtbibliothek 2002, 33.

¹² *Conversations- und Reisebibliothek*, Verlag Carl Berend Lorck, 1855-1857.

¹³ *Bergson's Eisenbahnbücher*, Verlag Bergson und Soneberg, Leipzig, 1861-1866.

selektüre verdankt ihre Entstehung hauptsächlich außerliterarischen und weniger innerliterarischen Innovationen. Die organisierte Reiselektüre stellte in der Unterhaltungsliteratur ein besonderes Textkorpus mit ganz spezifischen Produktions-, Distributions- und Rezeptionsformen dar, die sich hinsichtlich ihrer Intention und inhaltlichen Organisation deutlich von den Reisehandbüchern und Reiseführern abgrenzte.¹⁴ Bei den „Reise- und Eisenbahnbibliotheken“ – als solche bezeichneten die Verleger seit 1850 ihr innovatives Literaturprodukt – handelte es sich um eine speziell für Reisende entwickelte Publikations- und Vertriebsform. Die gelenkte Buchreihe, d.h. die organisierte Form von Lektüre, unterstrich durch einen Serientitel sowie durch eine einheitliche äußere Ausstattung und Preisgestaltung ihren Reihencharakter. Die Produzenten von organisierter Reiselektüre integrierten das literarische Werk eines Autors in die Buchreihe, hier im Gegensatz zum literarischen Bestsellerwesen, wo der Name des Autors als Garant für einen Bucherfolg galt und die Personalisierung elementarer Bestandteil der Werbestrategie war. Ein wichtiges Kriterium war, dass es sich um sogenannte offene Buchreihen handelte, die Bände also einzeln käuflich waren. Hier handelte es sich um ein Novum auf dem Buchmarkt, das im Kontext des Bahnhofsbuchhandels entstanden war, denn bislang wurden Buchserien nur geschlossen in Gestalt eines Abonnements über den Kolportage- oder Reisebuchhandel abgesetzt. Prominente Beispiele für offene Buchreihen waren die englischsprachige Taschenbuchedition des Leipziger Verlegers Karl Tauchnitz, die seit 1841 unter dem Serientitel *Tauchnitz-Edition* erschien, sowie die *Universalbibliothek* des Leipziger Verlags Reclam (seit 1869). Als Reisebändchen empfahlen sich einfach ausgestattete, kleinformatige und preiswerte Buchausgaben. Häufig wurden die Reisebändchen nach ihrer Lektüre achtlos im Abteil zurückgelassen. Damit die Reiselektüre dem Reisenden, der zu seinem Zug eilte, auf den Verkaufstischen der Bahnhofsbuchhändler ins Auge stach, wählten die Verleger eine bunte, illustrierte und besonders augenfällige Umschlaggestaltung. Mit einer besonderen Schriftgröße versuchten die Verleger, die mit der Vibration des Zuges verbundene Unruhe des Schriftbildes zu mildern. Für die Buchreihen wurde mit eingängigen Serientiteln geworben, z.B. ging das Londoner Verlagshaus Simpkin, Marshall und Co. 1857 mit der Reihe *Run and Read Library* auf den Markt. Hier verriet bereits die originelle Titelwahl die verlegerische Konzeption, die Reisenden als Laufkundschaft anzusprechen. Die Verleger von Reiselektüre achteten außerdem darauf, dass die Bände zu runden Preisen verkauft wurden. Diese Maßnahme beschleunigte den Verkaufsakt erheblich, weil sich zeitaufwendiges Geldwechseln meist erübrigte. Das 1-Mark-Ullstein-Buch entwickelte sich nach der Jahrhundertwende auch deshalb zu einem Verkaufsschlager des Bahnhofsbuchhandels.¹⁵

¹⁴ Zu unterscheiden sind die organisierten Reiseserien auch von den transportablen Reisebibliotheken, feste Behältnisse, die Reiselektüre während der Reise sachgemäß verwahrten. Napoleons Reisebibliothek umfasste z.B. über 1.000 Titel, die in 15 Koffern untergebracht waren. 1870/1871 erschien eine handliche Reisebibliothek mit Werken von Walter Scott inklusive eines speziellen Bücherkoffers. Vgl. Eva Maria Hanebutt-Benz: *Die Kunst des Lesens: Lesemöbel und Leseverhalten vom Mittelalter bis zur Gegenwart*. Frankfurt/M.: Museum für Kunsthandwerk 1985, 151.

¹⁵ Die ersten zehn Ullstein-Bücher erschienen 1910. Der Verlag startete eine massive Werbekam-

Auf die zunehmende Veränderung der sozialen Zusammensetzung des Reisepublikums, die mit der Verbilligung der Fahrtarife sowie dem Ausbau von städtischen Nahverkehrssystemen einherging, reagierten die Produzenten von Reiselektüre mit einem erweiterten, die vielfältigen Lektürepräferenzen eines sozial heterogenen Reisepublikums berücksichtigenden Literaturangebot. Die Verleger ergänzten seit den 1870er Jahren ihre Reisereihen um ein vielseitiges Angebot an zeitgenössischer Unterhaltungsliteratur, die nicht mehr die Reisesituation oder die bereiste Landschaft zum Thema hatten, sondern von der realen Reiseerfahrung, die inzwischen als monoton empfunden wurde, ablenkte. Die belehrend-informierende Intention dieses Textkorpus trat also zugunsten einer rein unterhaltenden Funktion in den Hintergrund. Als Reiselektüre begehrt waren u.a. Reise- und Abenteuerromane oder nach 1900 die Serienhefte, die an den Kiosken in Bahnhöfen und an gut frequentierten Straßenkreuzungen einen bemerkenswerten Absatz erlebten. Zum bevorzugten Genre innerhalb von Reisebibliotheken entwickelten sich die Kriminalromane, die seit den 1870er Jahren ein wichtiges Kontingent der Reiselektüre stellten.

Aber auch die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und die Verlängerung der Reisedauer in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts nahmen Einfluss auf die inhaltliche Zusammensetzung der Reise- und Eisenbahnbibliotheken. Mit der zunehmenden Erschließung von Städteverbindungen innerhalb Deutschlands erweiterten sich die Reisezeiten beträchtlich.¹⁶ Um die Jahrhundertwende waren alle wichtigen Städte Deutschlands durch die Eisenbahn verbunden. In den Schnellzügen, die nur in großen Städten Zwischenstops einlegten, war nun über Stunden hinweg eine ungestörte Lektüre möglich. Häufige Fahrtunterbrechungen und der ständige Ein- und Ausstieg der Mitreisenden entfielen bei diesem Zugtyp. Erst mit den zunehmenden Städteverbindungen durch Schnellzüge und der Zunahme der Reisegeschwindigkeit entschieden sich Verleger für die Aufnahme auch von umfangreicheren Texten in ihre Reiseserie, z.B. zeitgenössische Romanliteratur.¹⁷

pagne, die nicht auf das einzelne Buch, sondern die ganze Reihe zielte. Das Ullstein-Buch entwickelte sich zu einem Markenartikel. Vgl. Joachim W. Freyburg/Hans Wallenberg (Hrsg.): *Hundert Jahre Ullstein 1877-1977*. 4 Bde. Berlin: Ullstein 1977, 193.

¹⁶ Zur wirtschaftspolitischen und kulturgeschichtlichen Entwicklung der Eisenbahn in Deutschland vgl. Lothar Gall/Manfred Pohl (Hrsg.): *Die Eisenbahn in Deutschland*. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. München: C.H. Beck 1999; Zug der Zeit – Zeit der Züge, 1985; sowie Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn (Hrsg.): *Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen: Jubiläumsschrift zum hundertjährigen Bestehen der deutschen Eisenbahnen*, o.O., o.V. 1935.

¹⁷ Neben den organisierten Reiselektüren galten die Zeitungen und Zeitschriften als die wirkungsmächtigsten Konkurrenzmedien der Reisebibliotheken. Bereits in der Frühzeit der Eisenbahnreise fanden die Passagiere an den wichtigsten Verkehrsknotenpunkten und in den von internationalem Publikum frequentierten Badeorten ein internationales Angebot an Presseartikeln vor. Des Weiteren spielten die zahlreichen Taschen- und Miniaturausgaben sowie die Familienblätter eine nicht zu unterschätzende Rolle als literarische Reiseunterhaltung, ohne dass sie aber zu den Formen von organisierter Reiselektüre gerechnet werden können. Die Familien- und Unterhaltungszeitschriften waren so populär, dass die Produzenten von organisierter Reiselektüre um 1900 das Erfolgskonzept übernahmen und spezielle Reiseillustrierte, die neben Fortsetzungsromanen und Feuilleton praktische Reiseratschläge sowie Aktuelles aus der Fremdenverkehrsbranche boten, an den Bahnhöfen und Schiffsanlegestellen auslegten oder über Verkäufer in den Eisenbahnabteilen sowie auf den Dampfschiffen direkt an die Reisenden abgaben.

In den Vorkriegsjahren endete die Erfolgsgeschichte der Reise- und Eisenbahnbibliotheken. Sie wurden zunehmend von Buchreihen abgelöst, die sich nicht mehr ausschließlich an die Zielgruppe der Reisenden wandten. Dieser Trend machte sich bereits im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts bemerkbar, als die Verleger von organisierter Reiselektüre dazu übergingen, für ihre Serien mit dem Zusatz „Für Reise und Haus“ oder „Unterwegs und Daheim“ auch um die nicht reisenden Leser zu werben. Die Bücherkollektionen blieben jedoch bis in die Jahre der Weimarer Republik ein wichtiger Verkaufsartikel des Bahnhofs- und Verkehrsbuchhandels.¹⁸ Die belletristischen Buchreihen und Taschenbücher wiesen den Reise- und Eisenbahnbibliotheken vergleichbare spezifische äußere Merkmale auf, z.B. ein handliches Format und einen günstigen Verkaufspreis. Die Reisenden blieben eine wichtige Käuferklientel der belletristischen Serien, auch wenn sie als Personengruppe nicht mehr explizit im Reihentitel angesprochen wurden. Insgesamt entwickelte sich der Bahnhofs- und Verkehrsbuchhandel zu einem der wichtigsten Vertriebssysteme für das preiswerte Taschenbuch.

Während die Eisenbahnbibliotheken seit den 1870er Jahren hauptsächlich belletristische Zerstreuliteratur ohne politische Ambitionen anboten, gelang es zumindest für die frühen Reise- und Eisenbahnbibliotheken um 1850/1860 neben wirtschaftlichen Interessen auch eine politische Positionierung der Verleger von Eisenbahnlektüre aufzudecken. Linksliberale Verleger wie Carl Berend Lorck (Leipzig), Otto Wigand (Leipzig), Friedrich August Brockhaus (Leipzig) und nicht zuletzt Albert Heinrich Hofmann (Berlin) wandten sich schon zu einem sehr frühen Zeitpunkt dem innovativen Medium Reiselektüre zu, um politische Inhalte zu vermitteln. Diese Hypothese soll nun am Beispiel der *Humoristischen Eisenbahn- und Reise-Bibliothek* des Berliner Verlegers Albert Heinrich Hofmann verifiziert werden. Allerdings gelang es bislang nicht, die komplette Reiseserie bibliographisch zu rekonstruieren und in Bibliotheken nachzuweisen. Insofern beschränkt sich die vorliegende Auswertung zunächst auf Auswahlbeispiele; auch eine genaue Textanalyse der einzelnen Reiseberichte muss deshalb einem späteren Zeitpunkt vorbehalten bleiben.

4. Die *Humoristische Eisenbahn- und Reise-Bibliothek* (1853-1896) des Berliner Verlegers Albert Heinrich Hofmann

Die *Humoristische Eisenbahn- und Reise-Bibliothek* (1853-1896) des Berliner Verlegers Albert Heinrich Hofmann zählte zu den frühesten und langlebigsten Reihen. Die wichtigsten Textlieferanten für die Reisebibliothek waren die Mitarbeiter der im selben Verlag erscheinenden politisch-satirischen Zeitschrift *Kladderatsch*, die schon mit Erscheinen der ersten Nummer andauernden polizeili-

¹⁸ Ein neuerlicher Funktionswandel der Reise- und Eisenbahnbibliotheken war mit dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs zu konstatieren. Die Produzenten von Reiselektüre wandelten die Reisebibliotheken in Feldbüchereien um und die für Reiseserien typischen mehrfarbigen Bucheinbände wurden durch graue Feldschutzumschläge ersetzt.

chen Repressionen ausgesetzt war, zumal sie hauptsächlich über den kaum zu kontrollierenden Bahnhofs- und Kioskbuchhandel verkauft wurde.

Im Frühjahr 1848 gründeten David Kalisch (1820-1872), Mitglied des Redaktions-Komitees der *National-Zeitung*, und der Verleger Albert Hofmann¹⁹ das ungewöhnlich erfolgreiche Witzblatt *Kladderadatsch*, das sich innerhalb von nur wenigen Jahren zu einer Zeitschrift mit internationalem Renommee entwickelte und dem Verlagshaus über die deutschen Grenzen hinaus eine besondere Popularität bescherte.²⁰ Die am 7. Mai 1848 erschienene erste Nummer, die über „fliegende Buchhändler“ und Straßenhändler in der ganzen Stadt angeboten wurde, fand einen reißenden Absatz. Schon am Abend war die Erstlingsauflage in Höhe von 4.000 Exemplaren vergriffen.²¹ War die erste Ausgabe noch in alleiniger Eigenregie von David Kalisch entstanden, erweiterte sich die Redaktion bereits wenige Wochen später um die Illustratoren Wilhelm Scholz (1824-1893), Adalbert Müller (1820-1881), Ernst Dohm (1819-1883) und Rudolf Löwenstein (1819-1891). Der *Kladderadatsch* beschäftigte sich beinahe ausschließlich mit dem innen- und außenpolitischen Geschehen. Hauptintention des *Humoristisch-satirischen Wochenblatts*, wie der Untertitel lautete, war nicht die Vermittlung von Sachinformationen, sondern die geistreiche Unterhaltung der Leser durch Text- und Bildsatiren.²² Die beiden Figuren Scholtze und Müller, die seit 1848 im *Kladderadatsch* eine feste Rubrik hatten, gehörten zu den populärsten und langlebigsten stehenden Titelfiguren in der satirischen Publizistik in Deutschland. Insofern waren sie für eine Kommerzialisierung, die der Verlag durch eine systematische Wiederverwertung mit Nachdruck betrieb, besonders gut geeignet.

Es verwundert nicht, dass der *Kladderadatsch* von Erscheinungsbeginn an regelmäßig mit der Polizei in Konflikt geriet. Die Zeitschrift, die das jüngste politische Geschehen in Deutschland und Europa schon in der nächsten Ausgabe kommentierte und dadurch eine besondere Aktualität beanspruchen konnte, wurde in Preußen intensiv überwacht. Den Behörden war sie nicht nur wegen ihrer politischen Positionen ein stetes Ärgernis; dem *Kladderadatsch* wurde außerdem Frivolität und eine demoralisierende Wirkung unterstellt. Vor allem die Beiträge des Mitarbeiters Frank Wedekind (1864-1918), der zu den meist angefeindeten Auto-

¹⁹ Gregor Heinrich Albert Hofmann wurde am 8. März 1818 in Berlin geboren. Nach seiner Ausbildung zum Buchhändler war er als Mitarbeiter der Unterhaltungszeitschrift *Unser Planet* tätig. 1840 wechselte er als Buchhandelsgehilfe in die Verlagsbuchhandlung Simion über, die auch die Werke von Adolf Glassbrenner verlegte. 1845 erfolgte schließlich die Gründung seines eigenen Unternehmens. Zur Verlagsgeschichte vgl. Ursula Koch: *Der Teufel in Berlin*. Von der Märzrevolution bis zu Bismarcks Entlassung. Illustrierte politische Witzblätter einer Metropole 1848-1890. Köln: Informationspresse Leske 1991, 332 f.; sowie Ursula Koch, Markus Behmer (Hrsg.): *Grobe Wahrheiten – Wahre Grobheiten – Feine Striche – Scharfe Stiche*: Jugend, Simplicissimus und andere Karikaturen. Journale der Münchner „Belle Epoque“ als Spiegel und Zerspiegel der kleinen wie der großen Welt. Katalog der Ausstellung des Instituts für Kommunikationswissenschaft der LMU München: Reinhard Fischer 1996, 317 f.

²⁰ Das umgangssprachliche Wort *Kladderadatsch* stand für Zusammenbruch; angesichts der revolutionären Entwicklungen und der zunehmenden Auflösung des alten Systems handelte es sich um einen sehr zeitnahen Zeitschriftentitel. Vgl. Ingrid Heinrich-Jost (Hrsg.): *Kladderadatsch*: Die Geschichte eines Witzblattes von 1848 bis ins Dritte Reich. Köln: Informationspresse Leske 1982, 16.

²¹ Vgl. Koch: *Der Teufel in Berlin*, 84 f.

²² Koch: *Der Teufel in Berlin*, 17f.

ren des Kaiserreichs zählte und dessen Werke unnachgiebig verfolgt wurden, provozierten immer wieder den Zugriff der Polizei. Obwohl öffentlichkeitswirksame Beschlagnahmungen und Strafverfahren gegen die Redakteure für das Blatt einen beträchtlichen Werbeeffect darstellten und bei besonders spektakulären Ereignissen die Auflagen in die Höhe trieben, schädigten die andauernden Repressalien schließlich doch die wirtschaftliche Solidität des Zeitschriftenunternehmens. Die Zahl der Abonnenten sank innerhalb von wenigen Monaten von knapp 7.000 auf etwa 800; auch die Verweigerung der preußischen Postämter, den *Kladderadatsch* zu befördern, traf das Unternehmen hart.²³ Die polizeilichen Interventionen hielten an. So wurden 1852 die beiden Redaktionsmitglieder David Kalisch und Rudolf Löwenstein während des Besuches des russischen Zaren Nikolaus I. sogar ausgewiesen. Allein zwischen 1860 und 1870 wurde das Blatt zehnmal beschlagnahmt. Hauptvorwurf war gewöhnlich die Beleidigung von politischen Repräsentanten und die Kritik an den gesellschaftlichen Zuständen in Preußen.²⁴

Hofmann erkannte schnell, dass Eisenbahnpassagiere eine attraktive Zielgruppe für seine Verlagsprodukte darstellten; seine Verlagspolitik fokussierte daher die systematische Erschließung dieser neuen Lesergruppe. Schon um die Jahrhundertmitte erschienen die ersten Reiseabenteuer der Protagonisten Schultze und Müller in der Reihe *Humoristische Reisebilder*; das handliche Format und die leuchtendgelbe, illustrierte Umschlaggestaltung der Einzelbände wiesen sie als Reiselektüre aus. Die Reihe schien erfolgreich, denn einer der Eröffnungsbände, *Schultze und Müller am Rhein von Cöln bis Mainz*²⁵, konnte schon 1852 in zweiter Auflage erscheinen. Bei den *Humoristischen Reisebildern* handelte es sich primär um eine belletristische Reihe, die der Verleger aber um einen Anhang ergänzte, der wichtige reisetechische Informationen bot. Die mehrseitige Beilage lieferte eine kurze Beschreibung der bereisten Städte oder Regionen, Stadtpläne, aber auch Eisenbahn- und Dampfschiffverbindungen sowie Fahrtariftabellen und Hotелеmpfehlungen. Hofmann appellierte an seine Leser, dem Verlag ihre Reiseerfahrungen mitzuteilen, damit er im Falle einer Neuauflage die Informationen ergänzen oder korrigieren konnte.²⁶

Ergänzend zu den *Humoristischen Reisebildern* gab Hofmann 1853 eine weitere Reihe heraus, die *Humoristische Eisenbahn- und Reise-Bibliothek*. Die Neugründung, die explizit auf das neue Verkehrsmittel hinwies, entstand zunächst aus wirtschaftlichem Kalkül; die modische Namengebung wirkte verkaufsfördernd. Verschiedene Reiseberichte, die vormals in den *Humoristischen Reisebildern* erschienen waren, druckte Hofmann in seiner *Humoristischen Eisenbahn- und Reise-Bibliothek* erneut ab. So erschien z.B. der 1855 bereits in den *Humoristischen Reisebildern* publizierte Band *Schultze und Müller in Paris während der Indust-*

²³ Koch: *Der Teufel in Berlin*, 120 f.

²⁴ Koch: *Der Teufel in Berlin*, 170.

²⁵ [Anonym]: *Schultze und Müller am Rhein von Cöln bis Mainz. Humoristische Reisebilder*. Mit 44 Illustrationen. Berlin: A. Hofmann ²1852.

²⁶ Vgl. [Anonym]: *Schultze & Müller am Rhein*. Berlin: A. Hofmann ²1852; [Anonym]: *Schultze & Müller im Harz. Humoristische Reisebilder*. Mit 30 Illustrationen von Wilhelm Scholz. Berlin: A. Hofmann 1853 oder [Anonym]: *Schultze & Müller im Riesengebirge. Humoristische Reisebilder*. Mit 30 Illustrationen von Wilhelm Scholz. Berlin: A. Hofmann 1854.

rie-Ausstellung drei Jahre später ein weiteres Mal in der Reisebibliothek.²⁷ Absatzfördernd waren auch die Illustrationen, die von Mitarbeitern des *Kladderadatsch* stammten und Markenzeichen des Verlags waren.

Die kleinformatischen Broschüren mit einem durchschnittlichen Seitenumfang von 50 bis 100 Seiten waren für zehn Silbergroschen erhältlich. Jedes Heftchen enthielt zahlreiche Holzschnitte, die der Berliner Karikaturist Wilhelm Scholz (1824-1893) anfertigte.²⁸ Das leicht kolorierte Titelblatt blieb über viele Jahre ebenso unverändert wie die Titelhelden Schultze und Müller, deren Geschichten entweder im Harz, im Riesengebirge, auf der Leipziger Messe, im Orient oder in anderen Ländern spielten. Die Bändchen hatten stets tagespolitische Geschehnisse zum Thema. Mit dem Ausbruch des Deutsch-Französischen Krieges verlagerte Hofmann das Handlungsgeschehen kurzerhand in das Kriegsgebiet; der Band erschien unter dem Titel *Schultze und Müller auf dem Kriegsschauplatz*. Die Schultze-Müller-Abenteuer wurden im Laufe der Jahre um die absatzträchtigen Kriegsberichte sowie Polizei- und Kriminalgeschichten erweitert. Die Kommerzialisierung der so populären Figuren Schultze und Müller und ihre Wiederverwertung in der *Humoristischen Eisenbahn- und Reise-Bibliothek* waren wirtschaftlich gesehen ein kluger Schachzug Hofmanns.

Die Entscheidung für den Wiederabdruck der Müller-Schultze-Gespräche besaß neben den ökonomischen Erwägungen aber auch eine politische Dimension. Hofmann setzte hier ganz gezielt auf eine inzwischen erfolgreich auf dem Buchmarkt etablierte Publikations- und Vertriebsform. Die Literaturgattungen „Reisebericht“ und „Reisebilder“ – diese stellten den größten Anteil in seiner *Humoristischen Eisenbahn- und Reise-Bibliothek* – wurden ganz bewusst für die Vermittlung zeitpolitischer Einschätzungen und Kommentare genutzt.

Schon das Attribut „humoristisch“ im Reihentitel implizierte eine politische Intention. Adolf Glaßbrenner hatte bereits 1848 auf die zunehmende Politisierung des Humors verwiesen. Er interpretierte den Humor an sich als geistige Haltung, die durch Satire und Karikatur eine politische Bedeutung gewann: „Der Berliner Witz hatte sich zum Humor erhoben, bevor er die Barrikaden errichtete. Seine Tiefe ist Kraft, geistige Klugheit, seine Pointe die Freiheit“.²⁹ Im Gegensatz zur Satire, die soziale Missstände und gesellschaftliche Widersprüche unverhohlen anprangerte, handelte es sich beim Humor allerdings eher um eine heiter-optimistische Einschätzung der gesamtpolitischen Lage. Dennoch war der Humor ein geeignetes Stilmittel, um sich den gesellschaftlichen Normen zu widersetzen. Auch die Satireblätter der Arbeiterbewegung, die sich während der Sozialistengesetze in der Grauzone zwischen Legalität und Illegalität bewegten, griffen bei der Titelvergabe auf das unverfänglichere Wort „humoristisch“ zurück, ohne allerdings ihren politischen Anspruch aufzugeben. So erschien z.B. das sozialdemo-

²⁷ [Anonym]: *Schultze und Müller in Paris während der Industrie-Ausstellung*. Humoristische Reisebilder. Mit 26 Illustrationen von Wilhelm Scholz. Berlin: A. Hofmann 1855, sowie [Anonym]: *Schultze & Müller in Paris*. Berlin: A. Hofmann 1858 (Humoristische Eisenbahn- und Reise-Bibliothek).

²⁸ Vgl. Heinz J. Galle: Eisenbahnliteratur, in: Friedrich Schegk (Hrsg.): *Lexikon der Reise- und Abenteuerliteratur*, Tl. 2 (Themen und Aspekte). Meitingen: Corian 1988, 1-20, hier 7 f.

²⁹ Hier zit. n. Heinrich-Jost: *Kladderadatsch*, 16.

kratische Blatt *Das Lämplein* mit dem Untertitel *Humoristisch-satirisches Wochenblatt*.³⁰

Ein weiteres Erfolgskriterium für den Absatz der Reisebibliothek war die Abfassung der Bände in Berliner Mundart. Der Berliner Dialekt, der über viele Jahre hinweg das Markenzeichen des *Kladderadatsch* war, wurde deshalb von den Verfassern der Reisebändchen übernommen. Gerade die Berliner Mundart schien prädestiniert für die wirkungsvolle Vermittlung von Witz und Ironie, denn sie erlaubte eine ebenso allgemeinverständliche und volksnahe wie auch pointierte Kritik an den politischen und sozialen Missständen, eine Strategie, der sich schon die Autoren des Vormärz erfolgreich bedient hatten.³¹

Die gerade bei der Reiselektüre notwendige Kurzweiligkeit der Lektüre wurde durch die Kombination verschiedener Literaturgattungen sichergestellt. Die bunte Mischung aus Dialektgesprächen, kurzen Prosatexten, Lyrikeinlagen und Briefen an die Zuhausegebliebenen boten dem Leser eine abwechslungsreiche Unterhaltung. Hofmann achtete bei seinen Reisebänden auf ein geschicktes Zusammenspiel von politischem Zeitbezug und Tagesaktualität. Das Reisemotiv der beiden Protagonisten war die sich zwangsläufig einstellende Langeweile als eine Reaktion auf die Unterdrückungspolitik Preußens, die das kulturelle und literarische Leben im Land lähmte. In ihren Reiseberichten fanden sich deshalb zahlreiche Repliken und ironische Anspielungen auf die politisch virulenteren Revolutionsjahre, auf die innen- wie auch außenpolitischen Entwicklungen sowie auf die eingeschränkte Presse- und Meinungsfreiheit. Die Gesprächsform gewährleistete einen hohen Grad an Authentizität und Aktualität, die teilweise parodiert wurde. So wurden Schultze und Müller nach ihrer Rückkehr aus dem Rheinland am Berliner Bahnhof von einem „fliegenden“ Buchhändler empfangen, der für zehn Silbergroschen bereits die soeben erlebten Reiseabenteuer mit dem Titel *Schultze & Müller am Rhein* anpries.³²

Die *Humoristische Eisenbahn- und Reise-Bibliothek* war so erfolgreich, dass sie schnell Nachahmer fand. So orientierten sich die *Humoristischen Reise-Abenteuer des Herrn Knickebein aus Beeskow*, die um 1860 in dem Berliner Verlag Eduard Bloch erschienen, stark an Hofmanns Reisebibliothek. Der Herausgeber der *Reise-Abenteuer* übernahm auch den Berliner Dialekt. Der Band kostete 2 ½ Silbergroschen. Der Einband fiel durch seine mehrfarbigen Karikaturen auf, die einen Handlungsausschnitt in Verbindung mit einem Scherz darstellten. Die ersten fünf Bände erschienen unter den Titeln *Knickebein im Seebade Misdroy*, *Knickebein als Extra-Zügler nach Potsdam*, *Knickebein in der Sächsischen Schweiz*, *Knickebein und Stiebel in Hamburg* und *Knickebein und Stiebel auf der Leipziger Messe*.³³ Der Verlag hatte sich auf die Herausgabe von lokalen Szenenbildern,

³⁰ Das Lämplein. Humoristisch-satirisches Wochenblatt. Leipzig: Genossenschaftsdruckerei 1878-1880.

³¹ Verfasser der Müller-Schultze-Dialoge war in den Anfangsjahren David Kalisch; später erhielt er Unterstützung von den anderen Redaktionsmitgliedern, die wenige Jahre später auch die Reisebändchen schrieben.

³² [Anonym]: *Schultze & Müller am Rhein*. 2. Aufl. 1852, S. 88.

³³ Ankündigung in: *Humoristische Reise-Abenteuer des Herrn Knickebein aus Beeskow*. Nr. 2. *Knickebein als Extra-Zügler nach Potsdam* von E. Jacobson. Berlin: Eduard Bloch um 1860.

d.h. Berliner Stadt- und Klatschgeschichten spezialisiert. Neben den *Humoristischen Reise-Abenteuern* brachte der Verlag die Reihen *Berliner Stadtklatsch*³⁴, *Komische Gerichts-Scenen*³⁵ und *Lustige Soldatenbilder von H. Fröhlich* heraus.³⁶ Der Bandpreis betrug jeweils 2 ½ Silbergroschen. Auch für den Band *Fahrten und Abenteuer der Herren Lehmann und Schmidt auf der Reise über Dresden und Prag nach Wien*, erschienen im Berliner Verlag Otto Janke 1864, fungierte vermutlich Hofmanns Reisebibliothek als Vorbild. Die Reiseerzählungen der beiden Helden Lehmann und Schmidt waren gleichfalls im Berliner Dialekt verfasst, was durch den humoristischen Vermerk des Verfassers C. Reinhardt „Aus dem Deutschen ins Berlinische übersetzt“ nochmals unterstrichen wurde. Die Bände waren reichhaltig illustriert.³⁷

Es entstanden aber auch regelrechte Plagiate, und der Verleger Hofmann war gezwungen, sich von diesen Kopien öffentlich zu distanzieren. Seine Reisebibliothek war so populär, dass andere Verleger aus werbestrategischen Gründen mit ähnlich klingenden Reihentiteln und Titelhelden die Aufmerksamkeit auf ihre eigenen Verlagsprodukte zu lenken versuchten, so z.B. der Leipziger Verleger R. Schaefer, der mit seinen *Humoristischen Reisebildern* und gleichnamigen Hauptfiguren die Schultze-Müller-Leser in die Irre führte. Im Verlag Schaefer erschienen in den 1870er Jahren gleich mehrere Bände. Der Eröffnungsband kam unter dem Titel *Schultze und Müller im Herzen der Welt* auf den Markt.³⁸ Schaefer plagierte die Schultze-Müller-Geschichten perfekt, selbst die inhaltliche Gestaltung der Reiseberichte war mit dem Vorbild vollkommen identisch. Hofmann sah sich deshalb gezwungen, dieses dreiste Täuschungsmanöver aufzudecken und warnte seine Leser öffentlich „vor Ankauf von Nachahmungen unter gleichen oder ähnlich lautenden Titeln“.³⁹ Doch nicht nur die beiden Figuren Schultze und Müller wurden immer wieder erfolgreich adaptiert. Auch der Zeitschriftenname *Kladderadatsch* an sich diente anderen Verlegern zur Werbung für eigene Verlagsartikel. So erschienen z.B. 1866 der *Kriegs-Kladderadatsch. Humoristisch-satyrische Zündnadeln abgefeuert von einem preuss. Reservisten* sowie der *Rheinische Kladderadatsch. Illustrierte humoristische satyrische Wochenschrift* (1892-1920).⁴⁰

³⁴ Berliner Stadtklatsch: heitere Lebensbilder aus Berlin's Gegenwart. Berlin: Verlag Bloch 1858-1866.

³⁵ In der Reihe *Komische Gerichts-Scenen* erschienen zwischen 1860 und 1862 acht Bände: Martin Boehm: Eine Berliner Kartenlegerin. Berlin: Verlag Bloch (um 1862); Martin Boehm: Das grösste Portemonnaie hat Ladewig! Berlin: Verlag Bloch (um 1862); A.F. Denecke: Ein beleidigter Nachtwächter. Berlin: Verlag Bloch (um 1862), N.J. Anders: Guste vor'm Polizeianwalt. Berlin: Verlag Bloch (um 1862); N.J. Anders: Der Feine Wilhelm. Berlin: Bloch 1862; H. Bernhardt: Humoristische Polizei-Silhouetten. 2. Aufl. Berlin: Verlag Bloch (um 1861), sowie Albert Hopf: Auf der Schutzmanns-Wache. 3. Aufl. Berlin: Verlag Bloch (um 1860).

³⁶ Hermann Fröhlich: *Lustige Soldatenbilder*. Berlin: Verlag Bloch 1859-1866.

³⁷ *Fahrten und Abenteuer der Herren Lehmann und Schmidt auf der Reise über Dresden und Prag nach Wien*. Aus dem Deutschen ins Berlinische übersetzt und mit vielen Illustrationen versehen von C. Reinhardt. Berlin: Otto Janke 1864.

³⁸ *Schultze und Müller im Herzen der Welt*. Mit vielen Illustrationen. Leipzig: R. Schaefer 1872; des weiteren erschienen *Schultze und Müller in Holland* (1874), *Schultze und Müller in Italien* (1873), *Schultze und Müller als Kloster-Revisoren* (3. Aufl. 1870) sowie *Schultze und Müller in Constantinopel* (1869). Vgl. GV 1700-1900, Bd. 130, 1985, 422.

³⁹ Zit. n. Galle, 1988, 8.

⁴⁰ *Rheinischer Kladderadatsch. Illustrierte humoristische satyrische Wochenschrift*. Köln 1892-

5. Fazit

Schon die Entscheidung eines Verlegers, sein Verlagsprodukt hauptsächlich für den Verkauf im Bahnhofs- und Verkehrsbuchhandel zu konzipieren, implizierte also stets auch politisches Kalkül. Die permanente Abfahrt und Ankunft von Eisenbahnzügen, die hohe Fluktuation von Reisenden und die dadurch gewährleistete Anonymität des Einzelnen prädestinierten die Bahnhöfe für den raschen Umschlag von politisch unerwünschtem und normverletzendem Lesestoff. Dieser konnte vor Reiseantritt unauffällig erworben, während der Reise gelesen und in den Eisenbahnabteilen diskret zurückgelassen werden. Die besondere Kauf- und Lesesituation in den Bahnhofshallen und auf den Bahnsteigen machte es den Eisenbahnbehörden und den staatlichen Institutionen schwer, eine engmaschige und wirkungsvolle Literaturkontrolle zu installieren. Gewöhnlich war der beanstandete Lesestoff, der an den Verkaufsständen der Bahnhofsbuchhändler nur eine kurze Verweildauer hatte, längst im Handel, bevor die Verfolgungsbehörden den weiteren Vertrieb unterbinden konnten. Besonders schwierig war die Aufsicht über Presseartikel; diese lagen bereits wenige Stunden nach ihrem Erscheinen bei den Bahnhofsbuchhändlern aus. Die Durchlässigkeit der Literaturkontrolle machten sich vor allem die Verleger von politischen Satire- und Witzblättern zunutze; sie entwickelten geschickte Strategien, um ihr brisantes Verlagsprodukt möglichst lange im Verkauf zu belassen. Prominentestes Beispiel hierfür war der Münchner Verleger Albert Langen, dessen Witzblatt *Simplicissimus*⁴¹ sogar regelrechte Eisenbahnverbote provozierte; d.h., die Polizeibehörden richteten, unterstützt von den zuständigen Eisenbahnverwaltungen, ihre Verkaufsverbote direkt an den Bahnhofs- und Verkehrsbuchhandel. Die Bahnhofs- und Verkehrsbuchhändler wurden unter Strafandrohung aufgefordert, die Zeitschrift komplett aus ihrem Programm zu nehmen. Mit dieser rigorosen Maßnahme bewegten sich die Behörden allerdings auf rechtsunsicherem Terrain, denn es war strittig, ob eine Zeitschrift vollständig aus dem Verkauf genommen werden konnte, wenn nur einzelne Nummern gegen die Zensurbestimmungen verstießen. Bereits 1864 war vom Parlament die Presse-Ordonnanz vom 1. Juni 1863, die ein generelles Verbot von Zeitungen und Zeitschriften aufgrund ihres politischen Standorts ermöglichte, für ungültig erklärt worden. Sogar das bayerische Staatsministerium war schließlich gezwungen, das in Augsburg verfügte vollständige Verbot des Witzblatts außer Kraft zu setzen und verfügte lediglich, „dass solche Nummern des *Simplicissimus*, bei welche[n] die Voraussetzungen des § 56 Abs. II Ziffer 12 und Abs. III der Gewerbeordnung gegeben sind, wie von der Kolportage überhaupt, so auch von dem Feilbieten auf den Bahnhöfen ausgeschlossen bleiben“.⁴²

1920; Kriegs-Kladderadatsch. Humoristisch-satyrische Zündnadeln abgefeuert von einem preuss. Reservisten. Breslau 1866.

⁴¹ *Simplicissimus*, Verlag Albert Langen, 1848-1944.

⁴² Nr. 4852. K. Staatsministerium des Innern. Betreff: Der Verkauf von Druckschriften auf den

Die Auseinandersetzung über Umfang und Wirksamkeit von Literaturkontrollen im Bahnhofsbuchhandel blieb bis in die Jahre der Weimarer Republik virulent. Das Thema der politischen Zensur fand nur wenige Jahre später in der Unterhaltungsliteraturdebatte seine Fortsetzung. So verschärfte sich die Debatte über den massenhaften Vertrieb von „Schmutz- und Schundliteratur“ um die Jahrhundertwende erneut, als die Volksbildungs- und Sittlichkeitsbewegung sich zunehmend Einfluss auf die Programmgestaltung der Bahnhofsbuchhändler verschaffte.

Der Kampf der „Schundgegner“ gegen die industriell gefertigte Leseware zielte allerdings von Anbeginn an auch auf politisch unerwünschte Werke. Bereits im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts äußerten sich politisch progressive Kräfte kritisch über die Kampagne und warnten, dass sich unter dem Deckmantel der „Schmutz- und Schunddebatte“ ein Angriff auf die literarische und künstlerische Freiheit verberge. Die Sorge schien nicht unberechtigt, denn bereits auf der Konferenz der deutschen Sittlichkeitsvereine im Jahr 1904 wurde das Verbot von Werken der Weltliteratur diskutiert, u.a. Flauberts *Madame Bovary* oder der Romane Emile Zolas.⁴³ Die politische Dimension der „Schmutz- und Schunddebatte“ zeichnete sich schon um 1890 ab. Die Auseinandersetzung von Kirche und Staat mit der Massensliteratur intensivierte sich just in dem Jahr, in dem die Sozialistengesetze aufgehoben wurden. Der Aufstieg der Populärkultur war eng mit Demokratisierungsprozessen verflochten und wurde deshalb von reaktionären Kräften grundsätzlich als Bedrohung der „alten Ordnung“ erlebt, zumal sich die Massensliteratur zunehmend der staatlichen und kirchlichen Kontrolle entzog.⁴⁴ Der „Schundkampf“ offenbarte schon durch seine Metaphorik des „Schmutzigen“ und „Verrohenden“ die eklatanten sozialen Kontraste der bürgerlichen Gesellschaft. Die schonungslose Stigmatisierung des literarischen Geschmacks der Konsumenten von „Schmutz“ und „Schund“ zielte gegen deren politische Gleichstellung mit dem bildungsbürgerlichen Establishment.⁴⁵

Bahnhöfen. München, den 12. März 1897. In: General-Akt des Bezirksamtes Pirmasens. Betreff: Kolportagebuchhandel. 1873-1921. In: Landesarchiv Speyer. Sign.: H 42. Nr. 2274, ohne Pag.

⁴³ Vgl. Stephan Füssel: Vom Schaufenstergesetz zur Bücherverbrennung. Zur Kontinuität der „Schmutz- und Schunddebatte“. *Buchhandelsgeschichte*, 2 (1993), B55-B65, hier B 57.

⁴⁴ Vgl. Kaspar Maase: Einleitung: Schund und Schönheit. Ordnungen des Vergnügens um 1900. In: Kaspar Maase/Wolfgang Kaschuba (Hrsg.): *Schund und Schönheit: Populäre Kultur um 1900*. Köln/Weimar/Wien: Böhlau 2001, 9-28, hier 13 f; vgl. auch ders.: „Schundliteratur“ und Jugendschutz im Ersten Weltkrieg: Eine Fallstudie zur Kommunikationskontrolle in Deutschland. Internetpublikation kommunikation@gesellschaft, Jg. 3, 2002, Beitrag 3. In seiner Studie *Grenzenloses Vergnügen* (1997) beschreibt Maase die Massenkultur in ihrer Gesamtheit als wesentliches Element der Demokratisierungsprozesse der Moderne: „Seit der Industrialisierung identifizierte man Rummel und Groschenlektüre, Tingeltangel und Kino mit den neuen städtischen Unterschichten. Der Aufstieg der Populärkultur wurde – gerade, weil er auf den hartnäckigen Widerstand der Besitzenden und der Bildungsschichten traf – zum Symbol für den Gleichstellungsanspruch der ‚Massen‘. An der Verbreitung des populären Geschmacks las man ab, wie weit die ‚einfachen Leute‘ sich durchgesetzt hatten“. Insofern ist es nicht verwunderlich, dass Zensur und ideologische Überfrachtung eine Begleiterscheinung der Massenkultur war. Vgl. ders.: *Grenzenloses Vergnügen. Der Aufstieg der Massenkultur 1850-1970*. Frankfurt/M.: S. Fischer 1997, 18.

⁴⁵ Vgl. Schundkampf und Demokratie. In: Kaspar Maase (Hrsg.): *Prädikat wertlos: Der lange Streit um Schmutz und Schund*. Tübingen: Tübinger Vereinigung für Volkskunde 2001, 8-17, hier 8f.

Die Verleger von oppositionellen Druckerzeugnissen bedienten sich daher ganz bewusst der Publikations- und Vertriebsform „Reiselektüre“, die wie kein anderes Medium in dieser Zeit eine verlässliche Lesernähe herzustellen vermochte, sowie ihrer speziellen Distributionswege, um einen möglichst hohen Verbreitungsgrad für die politisch brisanten Verlagsprodukte zu erzielen. Daher war es nur konsequent, dass Albert Hofmann, der sich schon früh als linksliberaler Verleger auf dem deutschen Buchmarkt profiliert hatte, sich als einer der ersten diesem neuen Medium der organisierten Reiselektüre zuwandte, zumal die repressive Pressepolitik in Preußen schon seit den 1850er Jahren die Herausgabe gerade von politischen Verlagsartikeln zunehmend erschwerte. Das schnelle Umschwenken auf eine politisch noch unverdächtige Publikationsform war somit eine politisch wie auch wirtschaftlich kluge Maßnahme.