

---

## Der Tod, die Technik und das Kollektiv.

### Überlegungen zu Bertolt Brechts Radiolehrstück *Der Ozeanflug*

THOMAS PEKAR

„Es ist Gesang in der Luft, Gesang der Winde, Motorengesang, fröhliche Menschenstimmen und strömende Musik.“ (Brecht)<sup>1)</sup>

#### Einleitung

Ästhetische und technische Moderne sieht man nach wie vor oft in einem Spannungsverhältnis zueinander stehen. Diesem Standpunkt entspricht die Kernaussage der 1985 von Odo Marquard formulierten ‚Kompensationshypothese‘<sup>2)</sup>, die besagt, dass die ‚Geisteswissenschaften‘ den beschleunigten wissenschaftlich-technisch-industriellen Fortschritt verlangsamen, sozusagen ‚entschleunigen‘ sollen, indem sie vertraute Geschichten erzählen und so den Menschen in einer sich durch technische Innovationen zu schnell verändernden Welt Orientierungshilfen anbieten können. Diese *entschleunigende* Funktion wird dann überhaupt oft der Kunst, dem Theater, der Literatur etc. zugesprochen.

Vor dem Hintergrund dieser Vorstellungen erscheint Kunst, die Technik, den sogenannten ‚technischen Fortschritt‘, unterstützt, ja antreiben und *beschleunigen* will, wie beispielsweise die avantgardistische Kunstbewegung des Futurismus, suspekt. Dieser Argwohn gegenüber einer Kunst, die sich mit dem ‚technischen Fortschritt‘ verbindet, muss allerdings auch gegenüber Bertolt Brecht gehegt werden, der, zumindest in einer bestimmten Phase seines Lebens, technische Entwicklungen positiv aufnahm und diese auch in seinem persönlichen Leben zu schätzen wusste, z.B. als Vorliebe für schnelle Autos, denen er das Gedicht *Singende Steyrwagen* widmete (vgl. GBA 13, 392f).<sup>3)</sup> Aus

---

1) GBA 19, 717; ich zitiere nach der Edition der *Großen kommentierten Berliner und Frankfurter Ausgabe der Werke Brechts*, hg. v. Werner Hecht u.a. Berlin/Weimar/Frankfurt am Main 1991 (GBA), erst die Bandnummer, dann die Seitenzahl.

2) Vgl. vor allem Marquard 1986.

3) Vermutlich hatte Brecht ein solches Steyr-Auto durch dieses Gedicht gewonnen. 1929 hatte

dieser Haltung einer grundsätzlichen Bejahung der Technik heraus, die sich mit seinen gesellschaftlich-marxistischen Ansichten durchaus vertrug, versuchte Brecht, so meine Ausgangsthese, das Verhältnis der Menschen zur Technik überhaupt zu bestimmen; und dies bedeutete auch, das Selbstverständnis des Menschen und seine Beziehung zu anderen Menschen neu zu definieren, da diese Grundlagen des Menschseins und seiner Beziehungen durch Technik fundamental verändert wurden. Die grundsätzliche Frage nach dem Verhältnis von Brecht zur Technik kann im Rahmen dieses Aufsatzes nicht geklärt werden; ich werde mich hier auf Brechts Radiolehrstück *Der Ozeanflug* beschränken (der ursprüngliche Titel war *Lindbergh*, dann *Lindberghflug* dann *Der Flug der Lindberghs*).<sup>4)</sup> Es wird hier also darum gehen, diese bejahende Einstellung Brechts zur Technik am Beispiel seines Lehrstücks *Der Ozeanflug* zu untersuchen.<sup>5)</sup>

Dieses Verhältnis zur Technik wird bei Brecht unter einem zentralen Begriff verhandelt, nämlich dem des ‚Apparates‘, der, in Hinsicht auf den *Ozeanflug*, aber auch über ihn hinausweisend, zumindest drei Bedeutungsdimensionen hat:

a) Apparat benennt das Flugzeug, den Flugapparat selbst, betrifft also das Verhältnis des Menschen zu seiner Maschine bzw. zu Maschinen überhaupt.

b) Apparat benennt weiter das Radio, den Radioapparat, d.h. ein damals neues Kommunikationsmedium, betrifft also das Verhältnis der Menschen zu diesem Medium bzw. das neue Verhältnis der Menschen zueinander, die nun, vermittelt durch dieses Me-

---

Brecht in seinem Steyr einen Unfall, über den er selbst in der Illustrierten *Uhu* einen Artikel schrieb, der ihm wohl zu einem neuen Wagen verhalf (vgl. Herrmann 1996, 170f).

4) Text von Brecht, Musik von Paul Hindemith und Kurt Weil. Das Stück wurde, unter der Regie von Ernst Hardt, im Rahmen des Musikfestes *Deutsche Kammermusik Baden-Baden* am 27. Juli 1929 zum ersten Mal öffentlich vorgeführt und dann, wenig später, auch vom Südwestfunk in Frankfurt gesendet. Es wurde dann 1930 in *Der Flug der Lindberghs* umbenannt und erhielt nun, in Heft 1 der *Versuche*, auch den Untertitel: *Ein Radiolehrstück für Knaben und Mädchen*. 1949/1950 erhielt das Stück seinen letzten Titel *Der Ozeanflug* und einen Prolog (vgl. GBA 3, 401 und u.a. auch Völker 1983, 114ff u. Krabiell 2001). Ein Grund für die Titelländerung war die Tatsache, dass der historische Ozeanflieger, Charles Lindbergh (1902-1974), sich in den 1930er Jahren immer mehr den Nationalsozialisten angenähert hatte, so dass Brecht seinen Namen vermeiden wollte.

5) Diese grundsätzlich bejahende Haltung Brechts zur Technik ist allerdings *keine* neue Erkenntnis – schon Anfang der 1980er Jahre sprach beispielsweise Helmut Lethen vom „Habitус‘ des Einverständnisses mit der Modernisierung“ (Lethen 1983/1984) bei Brecht. Dies führte Lethen dann später, u.a. auch in Bezug auf Brecht, zu seiner „Verhaltenslehre der Kälte“ (vgl. Lethen 2014 [1994]).

dium, miteinander kommunizieren.

c) Schließlich benennt Apparat auch noch das Theater, den Theaterapparat, d.h. also die Gesamtheit von Bühne, Kulisse, Kostüme, Zuschauerraum, Regisseur, Schauspieler, Bühnenarbeiter, Zuschauer etc. Dieser Apparat sollte – und das war wohl Brechts dringlichstes Anliegen – auf die Veränderungen, die sich durch die anderen Apparate, die Apparte der Beschleunigung, des rasanten Ortswechsels und der, wenn man so sagen will, ‚entfesselten‘ Kommunikation ergeben haben (oder sich in einer anderen Gesellschaftsform hätten ergeben können) reagieren. ‚Apparat‘ ist damit ein vieldeutiger, sowohl inhaltliche wie auch formale Aspekte betreffender Begriff, der im Folgenden näher beleuchtet werden soll

Mit der experimentellen Serie seiner *Lehrstücke*, zu denen der *Ozeanflug* gehört, reagierte Brecht wesentlich auf die technischen Veränderungen, die sich im und nach dem Ersten Weltkrieg (und da besonders in der zweiten Hälfte der 1920er Jahre) im Verhältnis von Mensch und Maschine ergeben hatten. Diese – sicherlich krisenhaften<sup>6)</sup> – Veränderungen betrafen und destruierten insbesondere die traditionelle Vorrangstellung des Subjekts, welches sich nun, enger als je zuvor, an die Maschine angeschlossen vorfand, weshalb die Position und überhaupt das Selbstverständnis dieses Subjekts neu justiert werden musste.<sup>7)</sup> Diese Neu-Justierung des Individuums geschah bei Brecht experimentell<sup>8)</sup>, mit dem Schwerpunkt in zwei Bereichen: Der erste umfasste das Verhältnis des Individuums zu seiner Körperlichkeit vor allem in Hinsicht auf die Hinfalligkeit dieser Körperlichkeit, d.h. letztlich in Hinsicht auf den Tod; der zweite Schwerpunkt betraf sein Verhältnis zu den anderen, d.h. zum Kollektiv.

---

6) Vgl. zur ‚Krise des Subjekts‘ in Hinsicht auf den ‚Massemenschen‘ bei Brecht auch Müller-Schöll 2002, 187ff.

7) Helmut Lethen spricht davon, dass Brecht einen ‚anderen Typus des Subjekts‘ konzipiert habe, „das zwar völlig intakt im Sinne der Handlungsfähigkeit ist, dem aber die Kennzeichen des bürgerlichen Subjekts fehlen“ (Lethen 1992, 79). Dieses ‚andere Subjekt‘ werde wesentlich von einer ‚äußeren Stimme‘ geleitet, die ihm eine ‚Verhaltenslehre‘ zuspreche.

8) Vgl. Benjamins Kennzeichnung Brechts: „Elemente des Wirklichen im Sinne einer Versuchsanordnung zu behandeln“ (Benjamin 1966, 10); vgl. auch Steinweg 1971, der die Lehrstücke als ‚Versuchsreihe‘ bezeichnet.

## 1. Der historische Kontext des *Ozeanflugs*

Historisch gesehen ist Brecht in den Kontext der technikfreundlichen Diskurse seiner Zeit einzurücken; Stichwörter dafür sind ‚Neue Sachlichkeit‘ oder ‚Amerikanisierung‘. Entstehungs- und Aufführungszeit des *Ozeanfluges* sind die Jahre 1928/1929, die als die Endphase einer Zeit relativer wirtschaftlicher Stabilität und politischer Festigung in Deutschland angesehen werden, die Ende 1923 begann und bis zum 23. Oktober 1929, dem schwarzen Freitag, dem Zusammenbruch der New Yorker Börse, reichte. Die USA waren in dieser Zeit ein wichtiger Wirtschaftspartner Deutschlands.<sup>9)</sup> Es ist daher kein Wunder, dass sich Deutschland in dieser Zeit in seinen wirtschaftlichen und technischen Zielen stark an Amerika orientierte, insbesondere in Hinsicht auf die Produktionsmethoden. Dort hatte sich „die wissenschaftliche Betriebsführung (*scientific management*), wie sie vor allem von Taylor, Gilbreth und Ford vertreten wurde, als allgemein anerkannte Grundlage unternehmerischen Handelns durchgesetzt.“ (Güssow 1980, 31)

Der amerikanische Ingenieur Frederick Winslow Taylor (1856-1915) hatte die Tätigkeit eines Arbeiters in kleinste Einheiten systematisch zerlegt, diese gemessen, um eine Optimierung der Arbeitsleistung zu erreichen; der oberste Lehrsatz seines *Scientific Management* lautete: „Die größte Prosperität ist das Resultat einer möglichst ökonomischen Ausnutzung des Arbeiters und der Maschinen, d.h. Arbeiter und Maschinen müssen ihre höchste Ergiebigkeit, ihren höchsten Nutzeffekt erreicht haben.“<sup>10)</sup>

Taylors Schüler, Frank Bunker Gilbreth (1868-1924), entwickelte photographische Bewegungsstudien in Hinsicht auf die Arbeitsbewegungen, um den täglichen Arbeitsablauf optimal zu normieren; der Automobilhersteller Henry Ford (1863-1947)<sup>11)</sup> schließlich setzte das *Scientific Management* konsequent in Massenproduktionsverfahren um, zu dessen Grundlagen das Fließband und die Austauschbarkeit der Einzelteile ge-

---

9) 1924 kam es, nach dem gescheiterten Versuch Frankreichs, sich das Ruhrgebiet einzuverleiben, zur Londoner Konferenz, „in dessen Vollzug sich Amerika den ausschlaggebenden Einfluß auf die wirtschaftliche und politische Entwicklung der Weimarer Republik sicherte.“ (Güssow 1980, 30) Vor allem stellten die USA Deutschland ein hohes Darlehen zur Verfügung, dem „ein immenser Anleihestrom der amerikanischen Privatwirtschaft“ (ebd., 31) und bedeutende amerikanische Direktinvestitionen folgten.

10) Taylor 1922 [1912], 10; zit. nach Herrmann 1996, 148.

11) Seine 1923 auf Deutsch erschienene Autobiographie *Mein Leben und Werk* war in dieser Zeit ein Bestseller.

hörten. Diese sogenannte ‚Rationalisierungsbewegung‘ ergriff auch die Betriebe in Deutschland.<sup>12)</sup> Man träumte davon, gesellschaftliche Probleme technisch-rational lösen zu können<sup>13)</sup>, wodurch dann eben diese technisch-ökonomischen Fragen gesellschaftlich-kulturelle wurden: Mit Begriffe wie ‚Amerikanisierung‘, ‚Neue Sachlichkeit‘, ‚Rationalisierung‘, ‚Chauffeurmenschentum‘ etc. wurde hier von Philosophen, Künstlern und nicht zuletzt auch Ingenieuren eine intensive Technik-Debatte geführt. Wenn man diese Diskussionen in den Kontext der von Foucault so genannten ‚Mikrophysik der Macht‘ stellt<sup>14)</sup>, die auf den Körpern direkt ansetzt und dort ‚Schnittstellen‘ zu den Maschinen implantiert, so hat man damit m.E. auch die Ebene erreicht, auf der sich Brecht mit seinen Überlegungen bewegte. Er hatte – und darauf hat die Forschung schon hingewiesen<sup>15)</sup> – an dieser ‚Rationalisierungsbewegung‘, an ‚Fordismus‘ und ‚Taylorismus‘ großes Interesse, ja sein Lustspiel *Mann ist Mann* (1926), das den ‚Umbau‘ des irischen Packers Galy Gay zum Soldaten der britischen Indienarmee zeigt, setzt diese Spezialisierung und Mechanisierung der Fabrikarbeit dramaturgisch um. So heißt es im Stück: „Hier wird heute abend ein Mensch wie ein Auto ummontiert (...)“ (GBA 2, 123)

Auch der *Ozeanflug* fügt sich in diese Disziplinierungs- und Mechanisierungsgeschichte des Körpers ein, ist sein in den späteren Fassungen namenlos gewordener (Anti-)Held, ganz ähnlich wie Galy Gay, doch kein Individuum, sondern vielmehr ein Typus – und zwar „ein neuer Typus von Mensch“. (GBA 24, 40)<sup>16)</sup>

12) Sie wirkte sich positiv auf das Wirtschaftswachstum und die Produktionssteigerung aus, verheerend aber auf die Arbeiter, die entweder, durch die sogenannte ‚Wegrationalisierung‘, ihren Arbeitsplatz verloren oder aber, wenn sie ihn behalten konnten, sehr viel intensiver arbeiten mussten: „Die Arbeit selbst bestand in der Ausführung monotoner Handgriffe in oft lärmender, staubiger und gesundheitsschädlicher Umgebung und bedeutete die totale Unterwerfung des Arbeiters unter den ihm aufgezwungenen Rhythmus der Maschine.“ (Güssow 1980, 33)

13) In Deutschland war bis dahin eine große Technikfeindschaft, ja Dämonisierung der Technik bestimmend gewesen, wie sie etwa in Oswald Spenglers Buch *Der Untergang des Abendlandes* (1920) zu finden ist. Wenige Jahre später hingegen bestimmten technikbegeisterte Nationalökonomien wie Friedrich von Gottl-Ottlilienfeld (1868-1958) die Szene, der ‚Altmeister der Theorie der Rationalisierung‘ genannt wurde und den Begriff ‚Fordismus‘ prägte.

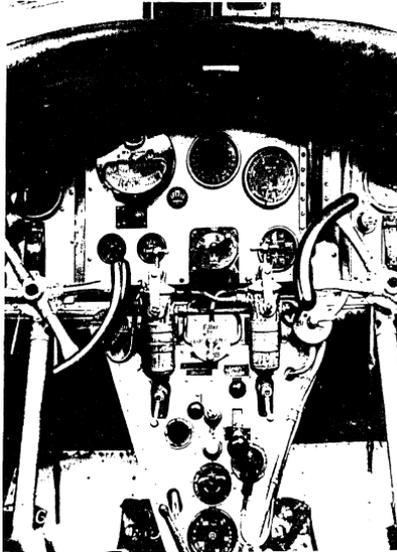
14) Vgl. z.B. Foucault 1995.

15) Vgl. z.B. Seliger 1974, 269 Herrmann 1996, 143ff.

16) So schrieb Brecht 1927 in der Einführung zur Rundfunk-Aufführung von *Mann ist Mann*: „Die großen Gebäude der Stadt New York und die großen Erfindungen der Elektrizität allein vermehren noch nicht das Triumphgefühl der Menschheit. Denn, wichtiger als sie, bildet sich jetzt, eben jetzt, ein neuer Typus von Mensch heraus, und das gesamte Interesse der Welt ist auf seine Ent-

## 2. Der Flugapparat

Ich möchte nun diesen Typus der ‚technischen Intelligenz‘, für den der Ingenieur-Flieger repräsentativ ist, in seinem Verhältnis zum ‚Apparat‘ genauer bestimmen – und zwar zunächst zum Flug-Apparat. Um Brechts Einstellung dazu zu verdeutlichen, sei hier eine Notiz und ein Bild aus Brechts *Arbeitsjournal* genannt.



[Abb. 01]<sup>17)</sup>

Es handelt sich hier um eine Text-Bild-Kombination, was aus Brechts *Kriegsfiabel* bekannt ist, im *Arbeitsjournal* allerdings nur selten zu finden ist. Es gibt keine Erklärung zu dem Bild selbst<sup>18)</sup>; wir haben es mit einem Flugzeugcockpit zu tun, welches eine ge-

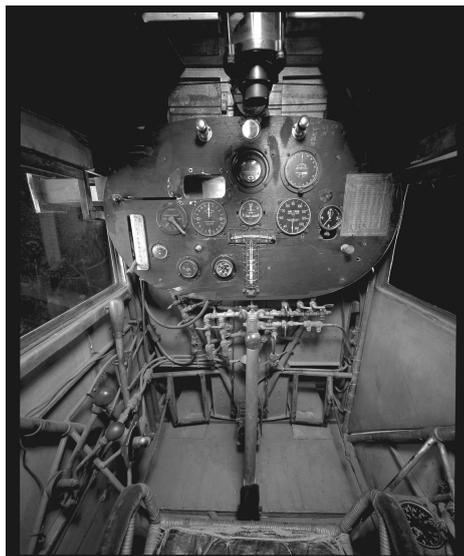
---

wicklung gerichtet.“ (Hervorh. so im Original; GBA 24, 40) Die Idee des ‚Typus‘ taucht bei Brecht weiter verschiedentlich auf: So wollte er z.B. in seinem nicht durchgeführten Projekt *Ruhrepos* auf ‚großen Tafeln‘ „Bergwerke, Menschentypen, Maschinen usw.“ (GBA 21, 205) zeigen.

17) Brecht 1973, 160f (dieses Text-Bild-Arrangement stammt aus Brechts *Arbeitsjournal*; vgl. auch GBA 26, 419, wo, wohl aus Platzgründen, diese Gegenüberstellung von Text und Bild leider aufgelöst ist).

18) Welches Bild Brecht hier benutzte bzw. welcher Flugzeugtyp hier zu sehen ist, ist ungeklärt. Die zwei Steuerräder zeigen jedenfalls, dass es sich um ein Flugzeug für Pilot und Copilot handelt; die Anmerkungen sprechen vom „Cockpit eines Bombenflugzeugs“ (GBA 26, 662).

wisse kühle Eleganz ausstrahlt. Dieses Cockpit ist demjenigen von Lindberghs Flugzeug, der legendären *Spirit of St. Louis*, mit dem er am 27. Mai 1927 den Atlantik überquerte, sehr ähnlich:



[Abb. 02]<sup>19)</sup>

Was schreibt der Exilant Brecht, der sich an diesem Augusttag des Jahres 1940 auf seiner Flucht vor den Nazis gerade in Finnland befand, über den technischen Apparat ‚Flugzeug‘, der sich bei verschiedenen Einsätzen, z.B. bei der Bombardierung der spanischen Stadt Guernica 1937 durch deutsche Flugzeuge, durch die Bombardierung Warschau 1939 und durch die sogenannte ‚Luftschlacht um England‘, die Mitte 1940 begann, bereits als eine Tod und Verderben bringende Waffe erwiesen hatte? Erstaunlich Positives! Brecht verteidigt „die Schönheit eines Flugzeuges“ (GBA 26, 420) im Verweis auf altgriechische Epigramme, die Waffen preisen, und appelliert an „den einfachen Traum der Menschheit vom Fliegen.“ (Ebd.)<sup>20)</sup>

---

19) ><http://ww1.prweb.com/prfiles/2007/01/03/495081/SpiritofStLouis.jpg>< (31.10.2014). Der Flugzeug selbst ist im *National Air and Space Museum*, Washington DC ausgestellt.

20) Allerdings fügt er hinzu, dass diese Schönheit „etwas Obzönes“ (ebd.) habe. Brecht spricht hier einen Film an; genauer gesagt geht es um ein Filmexposé, welches er zusammen mit dem schwedischen Schriftsteller Henry Peter Matthis (1892-1988) geschrieben hatte mit dem Titel *Wir*

An diesem Beispiel kann man deutlich erkennen, dass Brecht selbst noch in diesem Kriegsjahr 1940 eine von ästhetischer Faszination geprägte Einstellung zu Flugzeugen – eben auch zu Flugzeugen als Waffen – hatte, unter der einzigen Einschränkung, dass sie im ‚proletarischen Besitz‘ bzw., wie es im Text hier heißt, „in festen Händen“ (GBA 26, 420), sein sollten.

Walter Benjamin (1892-1940) hat einmal diese Bemerkung zu Brechts *Ozeanflieger* gemacht:

„T. E. Lawrence<sup>21)</sup>, der Verfasser der *Sieben Säulen der Weisheit*, schrieb, als er zur Fliegertruppe ging, (...) dieser Schritt sei für den Menschen von heute [d.h. also der 1920er Jahre; Anm. T.P.], was für den mittelalterlichen der Eintritt in ein Kloster gewesen sei. In dieser Äußerung findet man die Bogenspannung wieder, die dem *Flug der Lindberghs*, aber auch den späteren Lehrstücken eigen ist. Eine klerikale Strenge wird der Unterweisung in einer neuzeitlichen Technik zugewandt – hier der im Flugwesen, später der im Klassenkampf.“ (Benjamin 1966, 28)

In diesem Zitat sind wesentliche Punkte angesprochen: Zum einen wird erneut auf die unglaubliche Faszination des Fliegens hingewiesen, die auch in Lindberghs Büchern über seinen Transatlantikflug immer wieder zu finden ist<sup>22)</sup>, die durchaus auch religiös-mythologische Tiefenschichten ansprach; davon kann man sich heute als Economy-Klasse-Passagier (also als lebendige Luftfracht) keinen Begriff mehr machen.

---

*wollen fliegen / Vi vill Flyga*. Es gibt nur ein schwedisches Typoskript; der deutsche Text ist eine Übersetzung aus dem Schwedischen (vgl. Brecht 1969 [1939], 356-365 und 664 und GBA 19, 433-437 u. 714-717). Es geht in diesem Drehbuch um einen armen, proletarischen Jungen, Erik, der sich für Flugzeuge begeistert und Flieger werden möchte. Er kann sein Ziel aber nicht erreichen, sondern wird nur Flugzeugmechaniker. Fliegen bleibt für ihn ein Traum. Hier kämpft Brecht, um es kurz zu resümieren, gegen die Tatsache, dass, wie es im Text heißt, „Arbeiter (...) nicht Flieger werden“ können und hat am Ende die Vision eines global-proletarischen Luftverkehrs: Man sieht dann in der allerdings nie zustande gekommenen filmischen Realisierung dieses Drehbuchs „seinen Traum – große Flugzeuge in der Luft, über dem Flugplatz und über dem Atlantik – Postflugzeuge, Passagierflugzeuge – ihre eleganten Landungen.“ (GBA 19, 717)

21) Thomas Edward Lawrence (1888-1935), bekannt als Lawrence von Arabien.

22) Vgl. z.B.: „Welche Freiheit liegt im Fliegen! Gottähnlich ist die Macht, die es dem Menschen gibt.“ (Lindbergh 1954 [1953], 110)

Zum zweiten wird hier erneut auf diesen ‚disziplinierenden‘ Aspekt hingewiesen, insbesondere den körperdisziplinierenden Aspekt, der mit dem Mönchs-/Fliegerleben verbunden wird. Diese Körperdisziplinierung wird bei Lindbergh selbst bis hin zu einem völligen Vergessen des Körpers getrieben.<sup>23)</sup>

Und zum dritten wird hier auf diesen strengen didaktischen Zug bei Brecht hingewiesen, der eben diese ‚Unterweisung‘ in neuzeitlicher Technik – und, damit verbunden, ‚Klassenkampf‘ betrifft. Dieser Punkt scheint allerdings heute historisch (vorerst?) erledigt zu sein.<sup>24)</sup> Nicht erledigt ist allerdings die von Benjamin angesprochene Frage nach der ‚Unterweisung‘ bzw., weniger ‚klerikal‘ formuliert, nach dem Umgang mit der neuzeitlichen Technik.

Gedanken, dass der Mensch in ein neues, gleichsam ‚symbiotisches‘ Verhältnis zur Maschine rücke, waren in diesen 1920er/1930er Jahren *en vogue*; man denke hier nur an Ernst Jüngers (1895-1998) Begriff der ‚organischen Konstruktion‘ für die neue Mensch-Maschine-Verbindung, den er im Übrigen in seinem 1934 erschienen Essay *Über den Schmerz* am Beispiel eines japanischen Selbstmord-Torpedos entwickelte (vgl. Jünger 1934, 173f).<sup>25)</sup>

Der Typus, der für Brecht diese Mensch-Maschine-Verbindung verkörperte, war der des ‚Ingenieurs‘ bzw. ‚Fliegers‘; und eine solche Verkörperung war eben der ameri-

---

23) Wenn man sagt, dass durch die Kasteiungen des mönchischen Lebens der Geist freigesetzt werden soll, so ist hier eine erstaunliche Parallele zum Fliegen zu erkennen. So schreibt Lindbergh: „Auf einem langen Flug (...) können Geist und Körper sich so weit trennen, daß sie schließlich vollkommen verschiedene Elemente scheinen (...). Seit unmeßbaren Zeiten schein ich von meinem Körper getrennt, als wäre ich ein Bewußtsein, das sich im Raum ausbreitet, über die Erde sowohl wie den Himmel, unbehindert durch Stoffliches oder Zeit, frei von der Schwerkraft, die sonst den Menschen an schwierige, weltliche, menschliche Probleme bindet. Mein Körper verlangt keine Wartung. Er ist nicht hungrig. Er ist weder warm noch kalt. Er ist damit abgefunden, daß man sich nicht um ihn kümmert. Warum überhaupt ist er mitgekommen?“ (Lindbergh 1954 [1953], 401)

24) In den 1970er Jahren formulierte der Brecht-Forscher Reiner Steinweg die These, dass das *Lehrstück* als sozialistische Theaterform ‚Modellwert‘ für das Theater der Zukunft habe: „Nicht das *epische Schauspiel*, sondern das *Lehrstück* kommt als Modell für ein sozialistisches Theater in einer sozialistischen Gesellschaft in Frage (...).“ (Steinweg 1971a, 103) Zur Kritik an ihm vgl. schon Berenberg-Gossler/Müller/Stosch 1974. Der Dramatiker Heiner Müller (1929-1995) sollte für einen von Steinweg herausgegebenen Band einen Beitrag zum *Lehrstück* schreiben, sagte aber mit den Worten ab, „daß wir uns vom LEHRSTÜCK bis zum nächsten Erdbeben verabschieden müssen“ und dass ihm „zum LEHRSTÜCK nichts mehr“ (Müller 1978, 232) einfalle.

25) Vgl. dazu auch Pekar 2000.

kanische Pilot Charles Lindbergh, der mit seinem Flugzeug *Spirit of St. Louis* 1927 als erster im Alleinflug den Atlantischen Ozean überquerte, indem er von New York nach Paris flog. Er wurde in der Öffentlichkeit als der moderne Held schlechthin betrachtet<sup>26)</sup>, der, anders als die Piloten des Ersten Weltkrieges, den neuen Typus des ‚zivilen‘ Piloten vertrat.

Zwei Momente sind es nun, die Brecht bei Lindbergh<sup>27)</sup> hervorhob: a) sein Verhältnis zur Maschine, d.h. hier zum Flugzeugmotor und b) sein Verhältnis zu den Produzenten des Flugapparates, d.h. zum ‚Kollektiv‘ der Mechaniker.

Das Verhältnis zu diesem Kollektiv wird im *Ozeanflug* durch den Hinweis auf die Arbeiter in den Ryanwerken, die, wie es im Stück heißt, „Kameraden in San Diego“ (GBA 3, 15), die auch der historische Lindbergh erwähnt<sup>28)</sup>, hergestellt.<sup>29)</sup>

Auf diesen Aspekt, der dann vor allem in dem späteren Lehrstück *Die Maßnahme* (1930) im Mittelpunkt steht, gehe ich hier nicht weiter ein, sondern konzentriere mich auf das Verhältnis des Menschen zur Maschine, genauer gesagt: auf das Verhältnis von Lindberghs Körper zum Motor. Sowohl bei Brecht als auch in Lindberghs Büchern über seinen Flug wird eine Disproportionalität zwischen Körper und Maschine konstatiert: Während der Körper sich als hinderlich und hilflos erweist, zeigt der Motor hingegen mechanische Präzision und Unermüdlichkeit. Brecht antizipiert gewissermaßen in seinem Stück den späteren Volkswagen-Werbeslogan ‚Er läuft und läuft und läuft‘: Viermal taucht diese Zeile „Der Motor läuft“ bei Brecht in „Lindberghs Gespräch mit seinem Motor“ (GBA 3, 20f) auf.

---

26) So feierte ihn auch die deutsche Presse, wie z.B. die *Vossische Zeitung* vom 24. Mai 1927 mit einem begeisterten Kommentar, aus dem Brechts Hörspieltext dann wörtlich zitierte (vgl. Herrmann 1996, 157f).

27) Neben diesem Kommentar in der *Vossischen Zeitung* hatte Brecht auch Lindberghs Buch, *Wir zwei. Im Flugzeug über den Atlantik* (1927), gelesen.

28) Er beschreibt seinen Besuch in der Ryan Airlines-Fabrik in San Diego, einer kleiner Flugzeugfabrik, stellt einige Arbeiter namentlich vor und weist auf die Unermüdlichkeit und den Fleiß der Arbeiter hin: „In der Ryan-Fabrik sind die Arbeiter darauf aus, einen Rekord an Bauzeit aufzustellen (...)“ (Lindbergh 1954 [1953], 122)

29) In den anderen *Lehrstücken* Brechts wird dies zum zentralen Thema in Hinsicht auf den ‚Eintritt des hochgradig spezialisierten Einzelnen in übergreifende Organisationsformen‘ (vgl. Herrmann 1996, 183) bzw. mit den Worten Brechts deutlicher gesagt: um die „Zertrümmerung der Person“ in den „wachsenden Kollektiven“ (GBA 21, 320).

Und *dass* Lindbergh überhaupt mit seinem (eben dadurch personifizierten) Motor *spricht*<sup>30)</sup> – er fragt ihn direkt: „Geht es dir gut?“ (GBA 3, 20) – und mit ihm so ein dialogisches, ja fast symbiotisches Verhältnis eingeht, wenn er in Hinsicht von sich und dem Motor von ‚wir‘ spricht: „Wir zwei“ (GBA 3, 20)<sup>31)</sup>, zeigt, wie eng hier Mensch und Maschine aneinander gekoppelt sind.<sup>32)</sup>

Während einige Jahre nach Brecht Ernst Jünger die eben erwähnte Konzeption der ‚organischen Konstruktion‘ fasste, um einen ‚gerüsteten‘, d.h. für Schmerzen unempfindlich gewordenen und von Todesangst befreiten Körper auf die Standards eines von – oft auch tödlichen – Maschinen geprägten Raumes zu bringen (die Ausgangserfahrung dafür sind die Materialschlachten des Ersten Weltkriegs), geht Brecht nicht so weit: Bei ihm behält der Körper sein Eigenleben, was sich gerade in seinen Defiziten, wie Schwäche und Schmerz, zeigt. Lindbergh bleibt ein ‚schwacher‘ Held – und auch noch mit einer ‚schwachen‘ Technik, mit einem ‚schwachen‘ Apparat ausgestattet.<sup>33)</sup> Dieser

---

30) Eine solche Personifikation ist im Übrigen auch in einem Kafka-Text über einen Flugzeugmotor, der nicht anspringen will, zu finden: „Aber der Motor ist unbarmherzig, wie ein Schüler, dem man immer hilft, die ganze Klasse sagt ihm ein, nein, er kann es nicht, immer wieder bleibt er stecken, immer wieder bei der gleichen Stelle bleibt er stecken, versagt.“ (Kafka 1994 [1909], 406)

31) Dies wird auch häufiger wiederholt; Lindbergh nannte sein erstes Buch über seinen Transatlantikflug einfach *We* (vgl. Lindbergh 1927) und gab seinem zweiten Buch den Namen seine Flugzeuges, *The Spirit of St. Louis* (vgl. Lindbergh 1953). Euphorisch schreibt Lindbergh nach seinem Flug: „Wir sind quer über den Ozean geflogen – nicht *sie* oder *ich*.“ (Lindbergh 1954 [1953], 553)

32) Brecht dürfte sich hier auch an Lindbergh selbst orientiert haben, der sein Flugzeug fast wie etwas Lebendiges, fast wie den „lebendigen Partner meines Abenteurers“ (Lindbergh 1954 [1953], 239) oder dann eben „wie ein menschliches Wesen“ (ebd., 553) behandelte: Es sei ein äußerst „empfindliches Gebilde“, „schlank und zierlich“ und „schimmere“ in seinem „silbrigen Kleid“ (ebd., 137 u. 139). Auch erfährt Lindbergh das Flugzeug immer mehr als etwas, was zu seinem eigenen Körper gehört. So schreibt er z.B. kurz nach dem Start: „Nicht länger ist die *Spirit of St. Louis* das ungebärdige Stück Mechanik, das sie vorhin bei ihrem Start war; (...) jetzt scheint sie eher eine Verlängerung meines Armes zu sein und bereit meinen Wünschen zu folgen wie die Hand den Wünschen des Gehirns folgt – vom Instinkt her, ohne ausdrücklichen Befehl.“ (Ebd., 214) Und umgekehrt erscheint sein Körper als Teil der Maschine: „Meine Muskeln spannen sich, wie um mit ausgestreckten Armen die Last der Flügel tragen zu helfen. Hält die Struktur einen schärferen Böenstoß aus? Ich fühle in Schultern, in Kopf und Körper, daß die Reserve niedrig ist.“ (Ebd., 215)

33) „Freilich mein Apparat

Ist schwach, und schwach ist

Mein Kopf (...).“ (GBA 3, 19)

Auch Lindbergh weist immer wieder auf die ‚Zerbrechlichkeit‘ seines Flugzeugs hin, so z.B. beim

‚Schwäche‘ entspricht im Übrigen die ‚Vorläufigkeit‘, in Form einer (noch) primitiven Technik in einer (noch) primitiven Gesellschaftsform.<sup>34)</sup> Allerdings muss dieser schwache Körper – gerade wegen seiner Schwäche – bei Brecht diszipliniert werden; und dafür ist Lindbergh sicherlich ein Vorbild, der seinem Körper sogar das ‚Recht‘ absprach, ihn durch das Schlafbedürfnis von seinem Flug abzulenken.<sup>35)</sup>

Der Körper hat sich somit zu mechanisieren; er wird, z.B. in Hinsicht auf das Flugzeug, zu einem untergeordnetem Bestandteil.<sup>36)</sup> Damit nimmt Brecht Teil an dem umfassenden Diskurs der Mechanisierung, der versucht, „menschliche Körper auf die Standards von Maschinen“ (Herrmann 1996, 193)<sup>37)</sup> zu bringen. Um es mit Lindberghs

---

Start zu seinem Transatlantikflug: „Ich spüre das große Gewicht, das die Reifen in den Boden drückt, die Zerbrechlichkeit der Flügel, die Randfülle der übergroßen Brennstofftanks.“ (Lindbergh 1954 [1953], 206)

34) Brechts Lindbergh will mit seiner Technik das ‚Primitive‘ bekämpfen, primitive Weltanschauungen, wie z.B. die Religion, und primitive Lebensverhältnisse, wie z.B. dreckige Städte. Allerdings sind seine Mittel noch unzureichend:

„Jetzt nämlich

Laßt uns bekämpfen die Natur

Bis wir selber natürlich geworden sind.

Wir und unsere Technik sind noch nicht natürlich

Wir und unsere Technik

Sind primitiv.“ (GBA 3, 16)

35) „Verglichen mit der Wichtigkeit dieses Fluges ist Schlaf eine unbedeutende Nebensache. Er hat kein Recht, mich jetzt zu stören.“ (Lindbergh 1954 [1953], 267)

36) Brechts Überlegungen zur Gestik, die, wie dies Patrice Pavis festgestellt hat, den Körper kontrollieren, zähmen, gehorsam machen wollen, knüpfen hier an; so schreibt er, dass bei Brecht „der Gestus eine absolute Kontrolle über den Körper“ ausübe: „Die gesellschaftlich reglementierte Funktion des Körpers ist maßgeblich. (...) Als ob der junge revoltierende Brecht, um ein guter und tadelloser Marxist zu werden, auf das Böse, die Anarchie, die sexuellen Triebe und eine entfesselte Körperlichkeit hätte verzichten müssen. Als ob der Körper, vom Gestus kontrolliert, ein gezähmter und gehorsamer, gesellschaftlich verträglicher Körper geworden wäre (...).“ (Pavis 1998, 42) Brecht möchte die Mechanisierung bis zur Gestik weitertreiben. Er schreibt: „[D]ie Mechanisierung ist zu betonen, weiterzutreiben – bis zur Gestik. Die individuelle Geste erliegt der Mechanisierung, welche zur kollektiven Gestik werden muß.“ (GBA 21, 357) Vgl. zum Gestus bei Brecht auch Laak 2009, 195-198.

37) Es ist m.E. eine Überinterpretation von Lehmann und Lethen (oder ein Versuch, Brecht für die Gegenwart zu retten?), wenn sie behaupten, dass „bei aller Dialektik auf der Bühne der Lehrstücke ein Moment stummen Protestes der Körperlichkeit“ (Lehmann/Lethen 1978, 306) bleibe, dass Brecht dann doch wohl auch diesen Protest intendiert habe und in seinen Lehrstücken gerade ‚sakrosancte Lehren‘ *aufs Spiel setze* (vgl. ebd. 310). Diesen Moment des ‚Protestes‘ kann ich nicht sehen, da Brechts Körper doch sehr ‚gelehrig‘ sind und kein sich der Diskurse (d.h. hier wohl der Dialektik) entziehendes („unversöhnliches“) Eigenleben führen. Diese Körperdisziplinierung erfolgte, wie oben gezeigt, bei Brecht durchaus gemäß den ‚amerikanischen‘ Rationali-

Worten zu sagen: „Dem Fleische nach bin ich ein Automat, den man an eine im voraus geschaltete Leitung gekuppelt hat.“ (Lindbergh 1954 [1953], 402)

### 3. Der Radioapparat

Ich komme nun zu dem zweiten Apparat, dem Radio. Es kann hier nicht der Ort sein, Brechts Radiotheorie erneut zu rekapitulieren.<sup>38)</sup> Für den von mir hier vorgestellten Disziplinierungs-Zusammenhang sei lediglich erwähnt, dass Brecht seine ‚Radio-Erziehung‘<sup>39)</sup> ganz in den Dienst dieses Kollektivismus stellte – und in einer ‚bürgerlichen‘ Staatsform dafür nur einen ganz unzureichend Rahmen sah.<sup>40)</sup> Natürlich erscheint uns heute die Art und Weise, *wie* Brecht den Hörer aktivieren<sup>41)</sup> und dieses Schauspieler- bzw. Sprecher-Hörer-Kollektiv erzwingen wollte, recht merkwürdig: „[D]er Hörer soll (...) den *Flug der Lindberghs* mit dem Text in der Hand rezipieren und mitsprechen; vor der Ursendung wurde der Text tatsächlich zu diesem Zweck in Rundfunkzeitschriften verbreitet“ (Vormweg 1983, 23), aber was Brecht damit forderte, war damals durchaus verbreitet, wie diese zeitgenössischen Bilder zeigen:

---

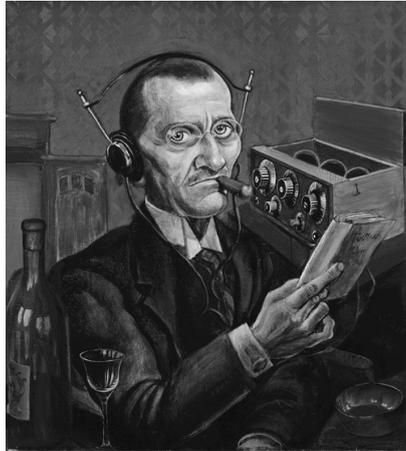
sierungsprinzipien, die er auch als Kommunist akzeptieren konnte, notierte er sich doch einmal, dass „die Fordsche Fabrik (...), technisch betrachtet, eine bolschewistische Organisation“ (GBA 21, 274) sei.

38) Vgl. dazu z.B. Schachtsiek-Freitag 1972, Groth/Voigts 1976 u. Vormweg 1983; wenn Brecht forderte, den Rundfunk ‚demokratisch‘ zu machen, so war dies gleichzeitig die Position ‚der gesamten liberalen Intelligenz‘ (Vormweg 1983, 16) in dieser Zeit, war also keine außergewöhnliche Forderung.

39) So heißt es in seiner ‚Radiotheorie‘: „Kunst und Radio sind pädagogischen Absichten zur Verfügung zu stellen.“ (GBA 21, 219)

40) „Die Möglichkeit der Durchführung einer solchen direkten pädagogischen Verwertung der Kunst scheint heute nicht gegeben, weil der Staat kein Interesse daran hat, seine Jugend zum Kollektivismus zu erziehen.“ (GBA 21, 219)

41) Kontextualisiert man die Brecht’schen Bemühungen um diese ‚Aktivierung‘, so zeigt sich, dass es in dieser Zeit „eine ganz breite, alle politischen und gesellschaftlichen Strömungen umfassende Diskussion um die Verwendung des Radios“ (Voigts 1977, 126) gab, in die sich Brecht gewissermaßen nur ‚einschaltete‘.



[Abb. 03]<sup>42)</sup>

Dieses Bild, betitelt *Der Radionist* (1927), des Malers Kurt Günther (1893-1955) zeigt einen bürgerlichen Radiohörer, der sinnlichen Genüssen, wie Wein und Zigarre, zugeneigt ist bzw. sich diese auch leisten kann.



[Abb. 04]<sup>43)</sup>

---

42) <http://www.ausstellung-weimarer-republik.de/Bilder/00011188.gif> (03.11.2014).

43) [http://4bp.blogspot.com/\\_Tyk2yoqzVke/TBJ6eNgDH5I/AAAAAAAAAPY/oUd52-f2kW8/s1](http://4bp.blogspot.com/_Tyk2yoqzVke/TBJ6eNgDH5I/AAAAAAAAAPY/oUd52-f2kW8/s1)

Hier hingegen, bei dem Bild *Radiohörer* (1930) des neusachlichen Malers Max Radler (1904-1971), handelt es sich augenscheinlich, wie die Fabrik im Hintergrund und die karge Wohnung zeigen, um einen proletarischen Radiohörer. Beide, Bürger wie Arbeiter, aber sind vorbildliche Radiohörer, ganz im Sinne Brechts, indem sie nämlich den Text der Radiosendung mitlesen, wobei der Arbeiter noch einen Stift vor sich liegen hat, um sich gegebenenfalls Notizen machen zu können.

Brechts Forderungen des Mitsprechens und Mitlesens schließen sich somit an den damaligen Hörgewohnheiten, dass man eben per Kopfhörer hörte<sup>44)</sup> und die Texte von Radiosendungen mitlesen konnte, nur an; was er daran anknüpfend anstrebte, war aber eine Disziplinierung des Hörers bzw. der Versuch, ihn aus seiner Rezipientenrolle herauszuholen, was mit dem Begriff der ‚Umfunktionierung‘ bezeichnet wird.<sup>45)</sup> Brechts Interesse galt also nicht der Radiotechnik selbst, nicht den durch diese Technik erzeugten ‚neuen Klängen‘, von denen Kurt Weill 1926 sprach<sup>46)</sup>, sondern sein Interesse galt den mit diesen ‚Apparaten‘ gekoppelten Körpern, deren Verbindung ‚mechanistisch‘ hergestellt werden sollte<sup>47)</sup> – und die somit ‚diszipliniert‘ werden mussten; noch einmal Brecht:

---

600/z.jpg< (03.11.2014).

44) Bei den damals verbreiteten und auf den beiden Bildern gezeigten Detektorempfängern musste man aus technischen Gründen Kopfhörer benutzen.

45) Benjamin hebt in seiner Ansprache *Der Autor als Produzent* (1934) dies bei Brecht hervor: Er habe „den Begriff der Umfunktionierung geprägt. Er hat als Erster an den Intellektuellen die weittragende Forderung erhoben: den Produktionsapparat nicht zu beliefern, ohne ihn zugleich, nach Maßgabe des Möglichen, im Sinne des Sozialismus zu verändern.“ (Benjamin 1966, 104)

46) Er schrieb 1926 in der Programmzeitschrift *Der deutsche Rundfunk*: „Nun können wir uns sehr gut vorstellen, daß zu Tönen und Rhythmen der Musik neue Klänge hinzutreten würden, Klänge aus anderen Sphären: (...) ein Heer neuer, unerhörter Geräusche, die das Mikrophon auf künstlichem Wege erzeugen könnte, wenn Klangwellen erhöht oder vertieft, übereinandergeschichtet oder ineinanderverwoben, verweht und neugeboren werden würden.“ (Zit. nach Herrmann 1996, 103f)

47) Brecht selbst bezeichnete sein Hörarrangement als eine „einfache Schulung des Geistes in der Mechanik“ (GBA 14, 101). Man könnte dies medienhistorisch betrachtet für antiquiert halten. Darauf macht Heinrich Vormweg aufmerksam: „Die akustische Dimension, deren in der Technik begründete und sich durch sie behauptende Autonomie Brecht eher ignoriert hat, die er jedenfalls im *Flug der Lindberghs* zu überspielen versuchte, hat er in ihren Möglichkeiten keineswegs hinreichend ausgeforscht.“ (Vormweg 1983, 24) So hätten sich z.B. die Veränderungen der Sprachlaute, die sich durch die mangelhafte Rundfunktechnik ergab oder die man auch durch die Einengung des Frequenzbereichs künstlich erzeugen konnte, sehr gut für Verfremdungseffekte geeignet – eine Chance, die Brecht aber nicht wahr nahm, sondern sich gewissermaßen auf die alttümlichen Formen der Rezitation und des Ablesens zurückzog (vgl. Herrmann 1996, 100f;

„Diese Übung dient der Disziplinierung, welche die Grundlage der Freiheit ist“ (GBA 24, 88) – ein klassisches *double bind!*

#### 4. Der Theaterapparat

Was nun den Theater-Apparat betrifft<sup>48)</sup>, so kann man Brechts Anliegen kurz und bündig mit Walter Benjamins Worten so bezeichnen: „Es geht um die Verschüttung der Orchestra.“ (Benjamin 1966, 7); d.h. um die Verschüttung jenes ‚Abgründes‘, „der die Spieler vom Publikum, wie die Toten von den Lebendigen scheidet (...)“ (Ebd.)

Bekanntlich wollte Brecht das Theater-Publikum in ‚Fachleute‘ verwandeln, so wie man dies heute vielleicht von Fans in einigen Fußball-Stadien kennt; Brechts Vorbild waren die „sachkundig und kritisch urteilenden Zuschauer von Boxkämpfen“ (Junghanns 1998, 56). Hier verknüpft sich dann auch die Idee des *Lehrstücks* mit der des *epischen Theaters*.<sup>49)</sup>

Der herkömmliche Theater-Apparat<sup>50)</sup>, der als Kultur-Apparat, als Apparat bestimmter Produktionsverhältnisse immer mit der Gesellschaft und den jeweiligen Staatsformen verkoppelt ist, sollte, und dies ist eine Grundthese Brechts, nicht mehr einfach ‚beliefert‘, sondern, genau eben wie das Radio auch, ‚umfunktioniert‘ werden. Doch was

---

Experten, wie z.B. der Direktor des Heinrich-Hertz-Instituts für Schwingungsforschung Karl Willy Wagner (1883-1953) waren, wie Brecht, bei der Veranstaltung in Baden-Baden anwesend und hielten dort z.T. auch Vorträge).

48) Immer wieder bezeichnet Brecht das Theater als ‚Apparat‘, so z.B. in einer Notiz, wenn er die ‚großen Theater‘ „schwerfällige Apparate mit Häusern“ nennt, „die von einem unbrauchbaren, weil nicht mehr reaktionsfähigen Publikum gefüllt sind (...)“ (GBA 21, 126)

49) Kennzeichnend für das *epische Theater* ist das Publikum als Kollektiv, sind bekannte Ereignisse als Bühnenstoff, ist ein untragischer („geprügelter“) Held, sind Unterbrechungen, um Einfühlung und *katharsis* zu vermeiden, und ist schließlich das Gestische; das *Lehrstück* wird, von Benjamin jedenfalls, „als Sonderfall“ des *epischen Theaters* bewertet, welches sich „durch besondere Armut des Apparates“ und deshalb durch die einfache Möglichkeit der „Auswechslung des Publikums mit den Akteuren, der Akteur mit dem Publikum“ (Benjamin 1966, 27) auszeichnet. Hans-Thies Lehmann weist auf die Besonderheit des ‚Lehrstück-Modells‘ hin, dass es „eine Provokation des Betriebs von Theater, Kommunikation und Gesellschaft sein [kann], weil es die Fabel radikal auf den Spielverlauf des Theatervorgangs selbst öffnet und gerade kraft seiner Abstraktion eine reale Mitwirkung ermöglicht (...)“ (Lehmann 1992, 9)

50) Die Bezeichnung des Theaters als ‚Apparat‘ eröffnet noch eine weitere Bedeutungsdimension, auf die Rainer Nägele aufmerksam gemacht hat, wenn er auf Freuds Begriff des ‚psychischen Apparats‘ verweist, der nun direkt nach den Triebkräften fragt (vgl. Nägele 1992, 42). Auch in Brechts Theater gehe es, ganz fundamental, um Appetite, Triebe, Interessen, Kräfte.

bedeutete diese ‚Umfunktionierung‘ eigentlich konkret? Meist wird dies in der Forschungsliteratur recht beschönigend, wenn auch dann unverbindlich so gesagt, dass Brecht das Publikum ‚einbeziehen‘ wollte; die „verbreitete Passivität sollte durchbrochen, das Publikum selbst an der Aufführung beteiligt werden.“ (Dümling 1985, 249)<sup>51)</sup>

Dies mag beim epischen Theater, etwa durch die Handlungsunterbrechung, den Montagecharakter, den Anti-Illusionismus, eine komplexe und wirkungsvolle Form gefunden haben, beim Lehrstück hingegen war an eine direkte Disziplinierung und Schulung gedacht, so Brecht in einer Erläuterung zum Stück: „Der *Flug der Lindberghs* hat keinen Wert, wenn man sich nicht daran schult. Er besitzt keinen Kunstwert, der eine Aufführung rechtfertigt, die diese Schulung nicht bezweckt.“ (GBA 24, 87)

Diese ‚Schulung‘ kann man sich eigentlich gar nicht mechanisch genug vorstellen, weshalb Brecht hier den ‚Staat‘, den ‚sozialistischen Staat‘ (der Zukunft), anruft, der – ja, was soll der eigentlich tun? – wenn nicht die Zuschauer und Zuhörer dazu *zwingen* sollte, sich dieser disziplinierenden Schulung zu unterwerfen.<sup>52)</sup> Deshalb halte ich sowohl den Vorschlag Steinwegs, die ‚Lehrstücke‘ in ‚Lernstücke‘ umzubenennen<sup>53)</sup> für falsch, wie auch die m.E. zu postmodernistische Sicht Müller-Schölls, der die Lehrstücke ‚Leerstücke‘ nennt, da es in ihnen seiner Meinung nach darum gehe, die „Grund- und Haltlosigkeit jeder Autorität“ (Müller-Schöll 2002, 310), eben auch der ‚marxistischen‘<sup>54)</sup>, zu demonstrieren; ich denke, man sollte hier Brecht nicht zu (post-)modern machen, sondern

---

51) Vgl. auch Benjamin, der in Hinsicht auf das epische Theater bei Brecht schreibt (und in Hinsicht darauf von einem ‚Apparat‘ spricht): „Und zwar ist dieser Apparat um so besser, je mehr er Konsumenten der Produktion zuführt, kurz aus Lesern oder aus Zuschauern Mitwirkende zu machen imstande ist.“ (Benjamin 1966, 110)

52) „Denn Schulung bedeutet Disziplinierung, der sich wohl kaum ein Konzertbesucher oder Rundfunkhörer freiwillig unterworfen hätte. Eine echte Chance gab Brecht den Lehrstücken nur in einem sozialistischen Staat, in dem das Interesse des einzelnen mit dem der Gesellschaft zusammenfällt.“ (Dümling 1985, 256) Aber ist es wirklich zu erwarten, dass Körperdisziplinierung, nur weil sie im Sozialismus stattfindet, nicht mehr negativ als solche erfahren wird?

53) Seine Begründung dafür ist mehr als fadenscheinig: „Die umgangssprachlich weit verbreitete und auch literarisch belegbare Vertauschung von ‚lehren‘ und ‚lernen‘ mag der Bildung der Bezeichnung ‚Lehrstück‘ Vorschub geleistet haben – besser wäre ‚Lernstück‘ gewesen.“ (Steinweg 1971a, 106)

54) Wenn Müller-Schöll schreibt: „Für Brecht war die marxistische Grundlage gleichbedeutend mit der Annahme eines grundlosen Grundes, eines Abgrundes oder einer Leerstelle im Zentrum“ (Müller-Schöll 2002, 310), so ist dies m.E. die recht unzulässige Übertragung heute möglicher Sichtweisen auf den historischen Brecht.

seine historisch bedingten Grenzen anerkennen und sehen, dass diese Stücke ganz klar Lehr-, Schulungs-, Disziplinierungsstücke waren<sup>55)</sup> – und, wie ich dies versucht habe auszuführen, als Teil dieses damaligen umfassenden, auf Technik bezogenen gesellschaftlichen Disziplinierungs- und Rationalisierungs-Diskurses zu verstehen sind. Wenn es Brecht um eine „Umfunktionierung der Kunst in eine pädagogische Disziplin“ (GBA 21, 466) ging, so kann man sich dies eigentlich nicht konkret genug vorstellen, d.h. es ging um ‚Training‘<sup>56)</sup>, um direktes Körpertraining, um Sprech- und Bewegungsvorschriften, die zu befolgen waren.<sup>57)</sup> Dieses Verständnis der Lehrstücke als ‚Trainingseinheiten‘ teilt im Übrigen die postmarxistische Sichtweise, dass aus diesen Lehrstücken „keine einfache Botschaft oder Lehre herausgelöst werden kann“ (Müller-Schöll 2002, 315); vielmehr ist es so, dass die Teilnahme an ihnen, als ‚Schauspieler‘, als ‚Zuschauer‘ oder als ‚Hörer‘, d.h. sich also ihren körperdisziplinierenden und kollektivbildenden ‚Exerzitien‘<sup>58)</sup> zu unterwerfen, die Botschaft, die ‚Lehre‘ selbst ist.<sup>59)</sup>

---

55) So sieht dies auch Ernst Schumacher, der sie allerdings in einen christlichen Kontext rückt, wenn er vom „abstrakt-scholastischen Charakter“ der Lehrstücke spricht: „Die Parallele zu einem christlichen Schul-, genauer gesagt, Schulungsstück in christlicher Tugendhaftigkeit und Nachfolge Christi drängt sich (...) auf (...)“ (Schumacher 1955, 322)

56) So auch Rainer Nägele; er spricht davon, dass Brechts „Auffassung vom Theater (...) der Kunst Trainingsfunktion“ (Nägele 1992, 30) zuschreibe.

57) Nach der Überlieferung Benjamins soll Brecht vorgehabt haben, ‚Modellgedichte für verschiedene Berufe – den Ingenieur, den Schriftsteller‘ zu schreiben (vgl. Herrmann 1996, 178f).

58) Zum Begriff des ‚Exerzitiums‘, als geistige Übung, bei Brecht vgl. auch die zweite Lektion seiner *Hauspostille*, die ‚Exerzitien‘ betitelt ist (vgl. GBA 11, 59ff); für Brecht scheinen Exerzitien in erster Linie bestimmte Lektüreverfahren zu sein; vgl. seine ‚Anleitung‘: „Die zweite Lektion (Exerzitien = geistige Übungen) wendet sich mehr an den Verstand. Es ist vorteilhaft, ihre Lektüre langsam und wiederholt, niemals ohne Einfalt, vorzunehmen. Aus den darin verborgenen Sprüchen sowie unmittelbaren Hinweisen mag mancher Aufschluß über das Leben zu gewinnen sein.“ (GBA 11, 39) Auch im *Ozeanflug* geht es um eine bestimmte Art des Lesens bzw. Singens; so schreibt Brecht in den ‚Erläuterungen‘ dazu: „Zu der instrumentalen Begleitung, die der Rundfunk lieferte, sang er [der Hörer] seine Noten. Die zu sprechenden Teile las er, ohne sein eigenes Gefühl mit dem Gefühlsinhalt des Textes zu identifizieren, am Schluß jeder Verszeile absetzend, also in der Art einer *Übung*. Auf der Rückwand des Podiums stand die Theorie, die so demonstriert wurde.“ (GBA 24, 88) Zum Zusammenhang von Lehrstück und christlicher Tradition vgl. auch Hillesheim 2003, 125.

59) Dies wäre dann allerdings medienhistorisch avanciert, variierte es doch McLuhans Satz „The medium is the message“.

## Schluss

Versucht man alle drei genannten Aspekte des ‚Apparates‘ schließlich zusammenzubringen, dann lässt sich sagen, dass sie alle auf das Kollektiv verweisen, welches sich bei Brecht damit als neue, das bürgerliche Individuum überwindende oder, wenn man dies dialektisch formulieren will, ‚aufhebende‘ menschliche Lebensform ankündigt.<sup>60)</sup>

So verweist der Flugapparat auf das Kollektiv der Mechaniker, das ihn produziert hat; so verweist der Radioapparat in seiner ganzen medialen Innovationskraft auf das Kollektiv der Zuhörer, der Radiohörer, für die vollkommen neue Rezeptionsbedingungen gelten als z.B. für den individuellen Leser eines Buches. Und so verweist schließlich der neu zu konzipierende Theaterapparat, in Verbindung mit dem Staatsapparat, auf ein neues Schauspieler-Zuschauer-Kollektiv, für welches diese alten Begriffe, ‚Schauspieler‘, ‚Zuschauer‘, nicht mehr gültig sind.

Nun scheint es mir aber so zu sein, dass dies noch nicht alles ist, dass nämlich dieser aufgeblähte Gedanke des Kollektivs bei Brecht – Ernst Schumacher spricht einmal davon, dass „beim Materialisten Brecht (...) an die Stelle Gottes das abstrakte Kollektiv getreten“ (Schumacher 1955, 323) sei – doch vielleicht einen ganz individuellen Hintergrund haben mag, vielleicht sogar *den* individuellen Grund schlechthin, den Tod nämlich, der – trotz der (von Brecht formulierten) Einsicht des chinesischen Weisen Me Ti von der Überschätzung der Todesfurcht<sup>61)</sup> – doch die *conditio sine qua non* von menschlicher

---

60) Es unterstreicht diesen Zusammenhang nur, wenn Brecht einmal schreibt: „Der Kollektivist sieht die Menschheit als einen Apparat, der erst teilweise organisiert ist.“ (GBA 21, 518) Dies wäre dann noch eine weitere Bedeutung von ‚Apparat‘ – die kollektiv organisierte Menschheit, was uns heute doch eher als eine Dystopie erscheint.

61) Brecht schreibt unter dem Titel „Über die Todesfurcht“ in seinem *Buch der Wendungen*: „Meti sagte: Im allgemeinen finde ich, daß die Menschen zu unserer Zeit das unzulängliche Leben zu wenig und den Tod zu sehr fürchten. Daß sie den Tod so sehr fürchten, kommt von ihrem unablässigen Bemühen, festzuhalten, was sie haben, weil es ihnen sonst weggerissen wird. Sie können sich nur schwer von falschen Vorstellungen befreien. Das schlimme daran, daß einem etwas entrissen wird, ist, daß man selber, um dieses Entrissene beraubt, zurückbleibt. Wenn einem das Leben entrissen wird, bleibt man aber nicht zurück. Es wäre wohl schlimm, ohne Leben zu sein; aber man ist nicht mehr, wenn man nicht mehr lebt.“ (GBA 18, 80) Vgl. auch Brechts Gedicht *Als ich in weißem Krankenzimmer der Charité*, in dem er behauptet, von ‚Todesfurcht‘ frei zu sein: „Schon seit geraumer Zeit / Hatte ich keine Todesfurcht mehr, da ja nichts / Mir je fehlen kann, vorausgesetzt / Ich selber fehle.“ (GBA 15, 300)

Individualität ist – und wohl auch in der besten aller möglichen Welten unaufhebbar einen dunklen Schatten aufs Leben werfen mag.<sup>62)</sup> Dieser Gedanke des Todes liegt nicht fern, hat Brecht doch selbst einmal in Notizen die *Lehrstücke* als ‚Sterbelehre‘ bezeichnet.<sup>63)</sup>

Alle drei Kollektive nämlich wollen den individuellen Tod – und damit eben den Tod als solchen – überwinden, denn der Gedanke eines möglichen kollektiven Todes, d.h. den Tod des Gattungswesen Mensch, ist bei Brecht, wenn ich es recht sehe, noch nicht bedacht.<sup>64)</sup> Man könnte auch sagen, dass alle drei ‚Apparate‘ als Transformatoren arbeiten, die Individuelles in Kollektives und damit Sterbliches in (nahezu) Unsterbliches verwandeln wollen: Der technische Apparat – als Produkt oder ‚Vergegenständlichung‘ des Kollektivs der Mechaniker – verhindert den individuellen Tod dieses einen Piloten wie sich dieser eine Pilot überhaupt als Teil dieses Mechaniker-Kollektivs versteht; Kennzeichen dieses so als defizitär begriffenen individuellen Lebens werden deshalb auch schamhaft verborgen wie z.B. die Schwäche; Brecht lässt Lindbergh nach seinem Flug sagen:

„(...) Bitte tragt mich  
In einen dunklen Schuppen, daß  
Keiner sehe meine  
Natürliche Schwäche.“ (GBA 3, 23)

---

62) Wenn Marx voraussetzt, „daß der Tod als ‚natürlicher Tod‘ nach einem menschenwürdigen Leben in einer kommunistischen Gesellschaftsordnung keinen Schrecken in sich birgt“ (Wellmann-Bretzighermer 1977, 47), so erscheint diese Sichtweise utopistisch-unglaublich.

63) „Den eigenen Tod sterben wie man eine Arbeit tut, ist ein Hauptmotiv der Lehrstücke, die Brecht in Notizen als ‚Sterbelehre‘ bezeichnet hat.“ (Lehmann 1992, 10) Vgl. dazu auch Müller-Schöll 2002, 326 und Müller-Schöll 2008.

64) Dieser kollektive Tod ist in zwei Richtungen denkbar: als ‚natürlicher‘ Tod, z.B. durch eine kosmische Katastrophe, und als ‚unnatürlicher‘ Tod, z.B. durch einen Atomkrieg. Obwohl Brecht sehr wohl auf die Atombombe reflektierte (vgl. seine Umarbeitung seines Theaterstücks *Leben des Galilei* nach den Atombombenabwürfen auf Hiroshima und Nagasaki), wurde dieses Memento eines möglichen kollektiven Atomtodes nicht mehr von ihm selbst, sondern erst später, in den späten 1950er und frühen 1960er Jahren, im Zusammenhang mit der ‚Atomtod-Bewegung‘, diskutiert. Den Gedanke eines möglichen kollektiven Todes der Menschheit durch Umweltzerstörungen wie Klimaänderungen kannte Brecht noch nicht.

Gleich darauf kommt – als eben Gegenvorstellung zu dieser individuellen Schwäche – das Kollektiv (und die Maschine) ins Spiel, fährt der Text doch fort:

„Aber meldet meinen Kameraden in den Ryanwerken von

San Diego

Daß ihre Arbeit gut war.

Unser Motor hat ausgehalten

Ihre Arbeit war ohne Fehler.“ (GBA 3, 23)

Schwäche, Schmerzen, letztlich der Tod erscheinen hier als defizitäre Marker von Individualität; die Überwindung dieser Individualität, das Kollektiv also, wäre von all diesen Negativitätsmerkmalen befreit. Und so wie der Pilot durch seinen Eintritt ins Kollektiv nahezu unsterblich wird, so werden auch die toten Bühnenfiguren durch die ‚Verschüttung der Orchestra‘ (als ‚Abgrund‘), d.h. durch den Eintritt in ein noch namenloses Figuren-, Akteure- und Zuschauer-Kollektiv, gleichsam zum Leben erweckt.

Brechts ‚Lösung‘ des Todesproblems kann aber heute, nachdem der Verlauf der Geschichte selbst diesen Gedanken des Kollektivs vollkommen desavouiert hat und indem wir gegenwärtig sehen, dass uns der ‚technische Fortschritt‘ an den Abgrund globaler Katastrophen geführt hat (vor denen er uns allerdings auch allein nur retten zu können scheint), nicht mehr überzeugen; ja, wenn wir ein wenig böswillig sein wollen, so drängt sich geradezu die Vermutung auf, dass es letztlich vielleicht doch Brechts individuelle und einsame, menschlich-allzumenschliche Todesangst war, die diese merkwürdigen Apparate als imaginär-kollektive Todesüberwindungs-Szenarien gebar.<sup>65)</sup>

---

65) Neben ‚Heroisierungsversuchen‘ – wie z.B. Brecht habe „der Tod als Problem persönlich kaum berührt“ (Koopmann 2008, 6) – gibt es in der Brecht-Forschung auch das genau entgegengesetzte Bild, dass Brecht nämlich sein Leben lang „mit Todesangst zu kämpfen“ (Pietzcker 2008, 134) gehabt habe – und dass diese sogar Motor seiner Kreativität gewesen sei (vgl. ebd., 136).

## Literaturhinweise

- Benjamin, Walter: Versuche über Brecht, hg. von Rolf Tiedemann, Frankfurt am Main 1966.
- Berenberg-Gossler, Heinrich/Hans-Harald Müller/Joachim Stosch: Das Lehrstück – Rekonstruktion einer Theorie oder Fortsetzung eines Lenprozesses, in: Joachim Dyck u.a.: Brechtdiskussion, Kronberg/Taunus 1974, S. 121-171.
- Brecht, Bertolt: Vi vill Flyga / Wir wollen fliegen, in: Ders.: Texte für Filme. Drehbücher. Protokoll *Kuhle Wampe* Exposés Szenarien, Frankfurt am Main 1969S. 356-365.
- Brecht, Bertolt: Arbeitsjournal. Erster Bd. 1938 bis 1942, hg. v. Werner Hecht, Frankfurt am Main 1973.
- Dümling, Albrecht: Laßt euch nicht verführen. Brecht und die Musik, München 1985.
- Foucault, Michel: Überwachen und Strafen. Die Geburt des Gefängnisses, Frankfurt am Main 1995.
- Groth, Peter/Manfred Voigts: Die Entwicklung der Brechtschen Radiotheorie 1927-1932. Dargestellt unter Benutzung zweier unbekannter Aufsätze Brechts, in: Brecht-Jb 1976, S. 9-42.
- Güssow, Ingeborg: Kunst und Technik in den 20er Jahren, in: Helmut Friedel (Hg.): Kunst und Technik in den 20er Jahren. Neue Sachlichkeit und Gegenständlicher Konstruktivismus. 2. Juli – 10. August 1980. Städtische Galerie im Lenbachhaus, München [Ausstellungskatalog], München 1980, S. 30-45.
- Herrmann, Hans-Christian von: Sang der Maschinen. Brechts Medienästhetik, München 1996.
- Hillesheim, Jürgen: Bertolt Brechts Eschatologie des Absurden: Von der „Legende vom toten Soldaten“ bis zur Maßnahme, in: The Brecht Yearbook / Das Brecht-Jahrbuch 28 (2003), S. 111-132.
- Jünger, Ernst: Der Schmerz, in: Ders.: Blätter und Steine, Hamburg 1934, S. 154-213.
- Junghanns, Wolf-Dietrich: Öffentlichkeiten: Boxen, Theater und Politik, in: The Brecht Yearbook 23 (1998), S. 56-59.
- Kafka, Franz: Die Aeroplane in Brescia [1909], in: Ders.: Drucke zu Lebzeiten, hg. von Wolf Kittler/Hans-Gerd Koch/Gerhard Neumann, Frankfurt am Main 1994, S.

401-412.

Koopmann, Helmut: Wer früher stirbt, lebt besser weiter. Brecht und der Tod, in: Stephen Brockman/Mathias Mayer/Jürgen Hillesheim (Hg.): Ende, Grenze, Schluss? Brecht und der Tod, Würzburg 2008, S. 6-22.

Krabiell, Klaus-Dieter: Der Lindberghflug/Der Flug der Lindberghs/Der Ozeanflug, in: Jan Knopf (Hg.): Brecht Handbuch. Bd. 1. Stücke, Stuttgart/Weimar 2001, 216-226.

Laak, Lothar van: Medien und Medialität in Literatur und Film des 20. Jahrhunderts, München 2009.

Lehmann, Hans-Thies: Schlaglichter auf den anderen Brecht, in: Der andere Brecht I/The Other Brecht I. Das Brecht-Jahrbuch/The Brecht Yearbook 17 (1992), S. 1-13.

Lehmann, Hans-Thies/Helmut Lethen: Ein Vorschlag zur Güte. [Zur doppelten Polarität des Lehrstücks], in: Reiner Steinweg (Hg.): Auf Anregung Bertolt Brechts: Lehrstücke mit Schülern, Arbeitern, Theaterleuten, Frankfurt am Main 1978, S. 302-318.

Lethen, Helmut: Ernst Jünger, Bertolt Brecht und der ‚Habitus‘ des Einverständnisses mit der Modernisierung, in: Studi Germanici 21/22 (1983/1984), S. 273-289.

Lethen, Helmut: Brechts Hand-Orakel, in: Der andere Brecht I/The Other Brecht I. Das Brecht-Jahrbuch/The Brecht Yearbook 17 (1992), S. 77-99.

Lethen, Helmut: Verhaltenslehre der Kälte. Lebensversuche zwischen den Kriegen, 7. Aufl., Frankfurt am Main 2014 [1994].

Lindbergh, Charles A.: We. The Famous Flier's Own Story of his Life and Transatlantic Flight, New York/London 1927.

Lindbergh, Charles A.: The Spirit of St. Louis, New York 1953.

Lindbergh, Charles A.: Mein Flug über den Ozean, Berlin/Frankfurt am Main 1954 [1953].

Marquard, Odo: Über die Unvermeidlichkeit der Geisteswissenschaften, in: Ders.: Apologie des Zufälligen, Stuttgart 1986, S. 98-116.

Müller, Heiner: Absage, in: Reiner Steinweg (Hg.): Auf Anregung Bertolt Brechts: Lehrstücke mit Schülern, Arbeitern, Theaterleuten, Frankfurt am Main 1978, S. 232.

Müller-Schöll, Nikolaus: Der Theater des ‚konstruktiven Defaitismus‘: Lektüren zur

- Theorie eines Theaters der A-Identität bei Walter Benjamin, Bertolt Brecht und Heiner Müller, Frankfurt am Main 2002.
- Müller-Schöll, Nikolaus: Brechts „Sterbelehre“ in: Stephen Brockman/Mathias Mayer/Jürgen Hillesheim (Hg.): Ende, Grenze, Schluss? Brecht und der Tod, Würzburg 2008, S. 23-35.
- Nägele, Rainer: Augenblicke: Eingriffe. Brechts Ästhetik der Wahrnehmung, in: Der andere Brecht I/The Other Brecht I. Das Brecht-Jahrbuch/The Brecht Yearbook 17 (1992), S. 29-51.
- Pavis, Patrice: Der Gestus bei Brecht, in: The Brecht Yearbook 23 (1998), S. 42-45.
- Pekar, Thomas: ‚Organische Konstruktion‘. Ernst Jüngers Idee einer Symbiose von Mensch und Maschine, in: Friedrich Strack (Hg.): Titan Technik. Ernst und Friedrich Georg Jünger über das technische Zeitalter, Würzburg 2000, S. 99-117.
- Pietzcker, Carl: „Tod dem Tod“. Brecht and the Fear of Death, in: Stephen Brockman/Mathias Mayer/Jürgen Hillesheim (Hg.): Ende, Grenze, Schluss? Brecht und der Tod, Würzburg 2008, S. 134-149.
- Schachtsiek-Freitag, Norbert: Bertolt Brecht's Beitrag zur Geschichte des deutschen Hörspiels, in: Brecht heute – Brecht today. Jb. der internat. Brecht-Gesellschaft 2 (1972), S. 174-186.
- Schumacher, Ernst: Die dramatischen Versuche Bertolt Brechts 1918-1933, Berlin 1955.
- Seliger, Helfried W.: Das Amerikabild Bertolt Brechts, Bonn 1974.
- Steinweg, Reiner: Die Lehrstücke als Versuchsreiche, in: Alternative 14 (1971) Nr. 78/79, S. 121-124.
- Steinweg, Reiner: Das Lehrstück – ein Modell des sozialistischen Theaters. Brechts Lehrstücktheorie, in: Alternative 14 (1971a) Nr. 78/79, S. 102-116.
- Taylor, Frederick Winslow: Die Grundsätze wissenschaftlicher Betriebsführung, München/Berlin. 3. Aufl., 1922 [1912].
- Völker, Klaus: Brecht-Kommentar zum dramatischen Werk. Mitarb. Hans-Jürgen Pullem, München 1983.
- Voigts, Manfred: Brechts Theaterkonzeptionen. Entstehung und Entwicklung bis 1931, München 1977.

Vormweg, Heinrich: Zur Überprüfung der Radiotheorie und -praxis Bertolt Brechts, in:  
Klaus Schöning (Hg.): Hörspielmacher. Autorenporträts und Essays, Königstein/Ts.  
1983, S. 13-26.

Wellmann-Bretzigheimer, Gerlinde: Brechts Gedicht *Als ich in weißem Krankenzimmer  
der Charité*. Die Hilfe des Sozialismus zur Überwindung der Todesfurcht, in:  
Brecht-Jb. 1977, S. 30-51.

(トーマス・ペーカー 学習院大学文学部教授)

