

Lucas Cejpek Dichte Zugfolge

In der Tokioter U-Bahn werden im Gedränge abgerissene Ärmel und verloren gegangene Schuhe in Körben eingesammelt.
Was die Tunnel der Londoner Tube verstopfen könnte, sind die Haare von Millionen von Passagieren.

Die U-Bahn als geschlossener Raum: ein Alptraum.

Lange bevor ich das erste Mal U-Bahn gefahren bin, waren es Schienen – meine Träume sind immer schon auf Schienen gelaufen und bevor sie entgleisen können, wache ich auf.

Der Ausgang ist oben.
Jeder Anfang ist ein Ausgang.

Lucas Cejpek hat sich tief in die Schächte und Bedeutungssphären eines der ungefährlichsten Verkehrsmittel der Welt vorgewagt und sich mit der Wiener U-Bahn auf Forschungsreise begeben – quer durch sämtliche Tunnelsysteme und U-Bahn-Geschichten, mitten hinein in die suburbanen Lebensweisen der Großstadtbewohner. Denn im Untergrund wird auch gegessen, gelesen, geliebt und gelitten: Fastfood, U-Bahn-Express, Quickie und Handydrama.

Einsteigen, Aussteigen, Umsteigen, kurze Wartezeiten, Schnitt. Tempo und Effizienz der U-Bahn beflügeln seit jeher nicht nur die Fantasie der Techniker, sondern auch die der Schriftsteller, Fotografen und Filmemacher. Lucas Cejpek bündelt diesen U-Bahn-Kosmos zu einer kleinen literarischen Soziologie, in der die Sätze in losen Notaten so dicht aufeinander folgen wie Haltestellen und Züge.

„Stellen Sie sich einen Roman vor, der zwischen Hütteldorf und Heiligenstadt spielt: die Welt in 29 Minuten! Was wäre das für ein Stück, mit Durchsagen und Telefonaten! Ein Gedicht im Rhythmus der Stationenfolge!“

Lucas Cejpek, geboren 1956 in Wien, freier Schriftsteller, Theater- und Hörspielregisseur. Er veröffentlicht seit 1988 Essays, Romane und Gesprächsbücher. Seine Poetik ist 1998 unter dem Titel 16.000 Kilometer. Selbstbeschreibung erschienen.

Lucas Cejpek, *Dichte Zugfolge*
Originalausgabe
112 Seiten, broschiert, fadengeheftet
ISBN 3-902113-44-8 € 15,- / sfr 26,-

Pressespiegel

Wer zappelt da im U-Bahn-Netz?

Unterschicht und Unterwelt: Lucas Cejpek's „Dichte Zugfolge“

In der U-Bahn „macht“ man einander vielleicht „an“, schaut einander an oder unverschämt nach, aber man redet nicht miteinander. Die U-Bahn ist das ungeselligste, unkommunikativste Verkehrsmittel, wahrscheinlich weil man nicht eigentlich damit „reist“, sondern bloß zwangsweise in einer Blechkiste versammelt ist, die unter einer Stadt durchgeschossen wird, enggedrängt, für wenige Minuten, immer „nix wie raus!“ im Kopf. Alle sind tendenziell muffig und aggressiv, und so ist es wohl kein Zufall, sondern so was wie die inhärente Steigerungsmöglichkeit, die in diesem Verkehrsmittel steckt, dass in den vergangenen Jahren Sprengstoffanschläge in großen Städten fast alle in U- oder S-Bahnen (der Unterschied verschleift sich ja) stattfanden: Das Medium arbeitet den Fanatikern in die Hände, Rauchentwicklung und Panik sind hier intensivst garantiert.

Keine Wunder also, dass der Wiener Autor Lucas Cejpek ein Buch, das eine nichtsnutzig unterhaltsame Plauderei hätte werden können, beklemmend enden lassen muss. Das Wiener U-Bahn-Netz ist sein Kiez, sein anthropologisches Beobachtungsobjekt für fragmentarische und dennoch „dichte“ Beschreibungen jener „Unterwelt“, die in 89 Städten dieser Erde die städtische Oberwelt gar nicht mehr ohne Unterwelt denken und funktionieren lässt. Dabei wollen wir von der klebrigen Enge und Hässlichkeit der meisten U-Bahnen eigentlich nicht viel wissen, deshalb auch spielen so vergleichsweise wenige Bücher und Filme da unten, und wenn, dann sind es meistens Katastrophenfilme, und selten endet einer davon happy (ja, es gibt natürlich den schönen Film „Zazie dans le métro“ von Louis Malle und Raymond Queneau, aber Zazie, die süße Göre merkt ja gar nicht, dass sie am Ende schlafend doch noch U-Bahn gefahren ist . . .).

Das Versteck der Fische

„Ausgemusterte Wagen der New Yorker Subway werden ins Meer geworfen, wo sie den Fischen als Versteck dienen“ – solche Notizen und Miszellaneen, Aphorismen und bizarren, aber realistischen Zeitungsmeldungen, spielerisch produzierte Vergleiche – etwa der U-Bahn mit der einstmaligen Rohrpost, usw. – treten in Cejpek's Text zusammen und produzieren nicht Zusammenhänge oder einen sogenannten kontinuierlichen „Diskurs“, sondern halten uns mit Sprüngen und Rochaden in Bewegung: Selbst denken, selbst weiterdenken macht schlank, ist fruchtbar und zumutbar. Mit täuschender Nonchalance lenkt Cejpek unseren Blick auf eine Art „strukturelle“ Wahrheit unter der anschaulichen Oberfläche; Brecht schrieb in den zwanziger Jahren, ein Foto einer Industrieanlage gebe deren Wahrheit gar nicht mehr heraus, denn technisches Funktionieren und die Bilanz seien die Wahrheit einer solchen Anlage, und die sei „in die Funktionale gerutscht“, sei nicht mehr bildlich darstellbar. Das wird's sein, und genau in diesem Sinne spricht Cejpek von dem, was sich in Tiefen von drei Metern bis 160 Metern in Röhren unter unseren Städten abspielt: Wir sind unterminiert von einem Kabel- und Röhrengewirr, das uns entsubstanziert hat und durch das allein zugleich unsere Großstädte noch ihre zerfallenden Teile zusammenhalten.

Die wichtigste Population der U-Bahn aber bilden die Angestellten und Arbeiter, die untere Mittelschicht also und die Unterschicht insgesamt, einschließlich der Obdachlosen, die in der U-Bahn ihre Zeitungen an Besserverdienende verkaufen wollen. Aber: „Die Oberschicht nimmt nicht die U-Bahn.“ Die anderen sind die Depossidierten und kriegen nicht viel zu sehen, naja, dafür haben sie das Unterschichten-Fernsehen. Auch wenn man an einigen Stellen widersprechen möchte – die Zahlenbeispiele auf Seite 60 können nicht stimmen, da stecken Fehler drin! – was ist das doch für ein überraschendes, unerwartetes, unterhaltsames Buch!

Jörg Drews, Süddeutsche Zeitung, Oktober 2006

Die U-Bahn ist ein Zustand

Lucas Cejpek hat, ohne Wien zu verlassen, eine Reise durch die Hauptstadt unternommen: „Dichte Zugfolge.“ Um die unergründlichen Kräfte spürbar zu machen, die alles mit allem verbinden, müssen die Dinge aus möglichst vielen Perspektiven betrachtet werden.

Das Wiener U-Bahn-System, zum Beispiel, ist an sich eine Welt statischer Finsternis - schwarze Röhren, regelmäßig abgeleckt von den rasenden Lichtpunkten der U-Bahn-Züge. Von der dominierenden Schwärze kriegen die Passagiere natürlich nichts mit, denn dort, wo sie sind, dort ist auch Licht - und die Finsternis vorne und hinten bleibt verborgen.

Die U-Bahn ist ein Zustand. Ständig befinden sich Züge und Menschen in Bewegung, nach gleichförmigem Raster, in gelenkten Bahnen und Endlosschleifen. Die U-Bahn funktioniert wie ein horizontaler, eingegrabener Paternoster, und, wie der Wiener Schriftsteller Lucas Cejpek schreibt: „Die U-Bahn kennt keine Haupt- und Nebenstrecken. Es gibt keine Schnell- und Regionalzüge. Es gibt keine Klassen.“

Ein Jahr lang ist Cejpek möglichst oft - und selten die kürzeste Route nehmend - U-Bahn gefahren. Das Resultat dieser Reise ist das Buch Dichte Zugfolge. Der Autor hat es so konstruiert, wie die Grafiker die schematisierten Darstellungen aller U-Bahn-Systeme der Erde konstruieren: wie ein Netzwerk, mit möglichst kurzen, geraden Linien und punktartigen Haltestellen - ebenfalls eine Art Endlosschleife, in der jeder Punkt zu jedem anderen führt. Das Buch ist der Bericht einer vielschichtigen Reise, es sollte demnach unbedingt in einem Zug durchgelesen werden, damit die Geschwindigkeit des Textes mit jener des Lesers sozusagen in den Resonanzbereich gerät.

Cejpek durchrast mit knappen, kräftigen Satzgeschossen geradlinig und ohne je den Rhythmus zu verlangsamen sein Thema - und erhellt im Vorbeieilen die unterschiedlichsten Szenerien. „Das Problem ist, dass du keine Femme fatale bist“, sagt ein Stadtwanderer (roter Rucksack und Anorak) zu einer Schwarzhaarigen (schwarze Bluse und Hose, alles an ihr ist schwarz und eng) in der U6 Gumpendorfer Straße.

Zwischendurch erreicht er die Haltestellen diverser Genres, verlässt das Wiener U-Bahn-Netz für kürzere Ausflüge und wirft Schlaglichter auf U-Bahn-Filmszenen, auf Fotografien, auf Literatur, auf harte U-Bahn-Fakten: Die am tiefsten eingegrabene U-Bahn ist jene Moskaus. In der Station Stephansplatz, die quasi das Zentrum des Zentrums der Republik markiert, riecht es deshalb stets nach Erbrochenem, weil unglücklicherweise ein „Bodenverfestigungsmittel auf organischer Basis“ zum Einsatz kam. Während des Baus der U3 wurde in der Herrengasse „das Skelett eines auf dem Bauch liegenden Mannes mit am Rücken verdrehten Händen und gekreuzten Beinen“ gefunden: „Der Mann war lebendig begraben worden, in seinem Sarg aufgewacht und hatte vergeblich versucht, sich zu befreien.“

Cejpeks Zug hält nie wirklich an, bis zu jener letzten Passage, die erst geschrieben wurde, als das Buch eigentlich schon fertig war. Damals explodierten die U-Bahn-Bomben in London. Damals wurde ein, wie sich später herausstellte, unschuldiger Brasilianer als vermeintlicher Attentäter erschossen. Damals wurden die Endlosschleifen der Überwachungsvideos, die sich stets selbst überlöschen, überspielen, überlöschen, ausnahmsweise gestoppt: „Die Videos zeigen, wie sich ein Polizist auf den Sitzenden stürzt und ihm die Arme hochreißt, während ihm ein anderer Polizist siebenmal in den Kopf schießt.“ Dichte Satzfolge.

Ute Woltron, Der Standard, Juni 2006

Dichte Satzfolge

Lucas Cejpeks „Dichte Zugfolge“

Wenn es Zufall war, dass ich Lucas Cejpeks U-Bahn-Buch „Dichte Zugfolge“ just auf der Zugfahrt nach Paris in die Hände nahm und nicht mehr loslassen konnte, während die mich ansonsten so anziehende Leere Lothringens und der Champagne unbeachtet am Waggonfenster vorbeizog, dann war es ein glücklicher. Wer Cejpeks schmales Buch öffnet, blickt in eine tiefe Schatzkammer. Erst beim Einfahren in der Gare de l’Est bekam ich den Kopf hoch, marschierte durch den gerade in Umbauarbeiten befindlichen Bahnhof, zusammen mit Hunderten, mit Tausenden anderen Menschen, als Teil einer bewegten und geleiteten Masse hinunter in den Pariser Schlund, nur vordergründig banale Sätze aus Cejpeks Buch im Kopf, nüchterne Feststellungen, die Räume zu öffnen vermögen: „Es gibt Züge, die sich nie begegnen“, oder: „Die U-Bahn kennt keine Haupt- und Nebenstrecken. Es gibt keine Schnell- und Regionalzüge. Es gibt keine Klassen.“ Und: „In der U-Bahn ist immer Nacht.“

Unten, im Inneren der Pariser Metro, metallener Lärm, schmieriger Schmutz, verbrauchte Luft. Menschen, gesichtslose, subjektlose Gestalten, in Kriminalromane, Zeitschriften, Popsongs vertieft, Blicke, die nirgendwohin führen, Gedanken, die nicht bis um Nächsten reichen. Die U-Bahn ist *die* Großstadtmetapher, sie steht für Beziehungslosigkeit und Vereinzeln, für Entfremdung und Aufgabe des Ichs, für Beschleunigung und Flüchtigkeit. Vernetzung ist ihr Schlagwort – und das unsrer Zeit. Sie bohrt sich ins dunkle Ungewisse, schafft Raum, der leer und schwarz bleibt und als Un-Ort schnell wieder verlassen werden will.

Deskriptiv macht sich Cejpek auf den Weg in den Untergrund, er beschreibt Begebenheiten aus der Wiener U-Bahn aus eigenen Anschauungen, schafft mit wenigen Sätzen Mikroerzählungen mit stimmigen Atmosphären, deutet Geschichten mehr an, als sie zu erzählen. Akribisch hat Cejpek recherchiert, hat Wissenswertes, Kurioses, Ungewöhnliches für den Leser zusammengetragen. So berichtet er etwa, dass in Paris und Moskau pro Jahr je 3 Milliarden Menschen durch die U-Bahn geschleust werden, er berichtet von 15 Millionen Mäusen, die im New-Yorker Subway-System leben und einer halben Million Ratten in der Londoner U-Bahn. Er stutzt bei der Bezeichnung „metrosexuell“, erzählt vom Gentleman’s Agreement der Wiener Linien mit lokalen Medien, auf Berichte von Suiziden im U-Bahn-Bereich zu verzichten, was eine Reduktion der Selbstmorde um 50 Prozent zur Folge hatte.

Er nimmt Bezug auf Filme (natürlich „Zazie dans le métro“), Romane (Haruki Murakami’s „Untergrundkrieg“) und auf wissenschaftliche Literatur.

Erzählung, Beschreibung und Zitat ergeben ein polyphones Kompendium, geleitet von einer Poetik der Bewegung. Es gibt keine Kapitel, keine Hierarchien, nur verschieden lange Absätze, lesbar auf der Fahrt von Station zu Station. Das Tempo des Buches variiert, die Leerzeilen zwischen den Abständen

geben Raum zum Reflektieren. Es besteht die Gefahr, dass man das Buch zu schnell liest. „Dichte Satzfolge“, heißt es an einer Stelle des Buches.

„Die Stadt ist die Wiederholung der Höhle mit allen Mitteln, sagt Hans Blumenberg“, schreibt Cejpek, „weil sie sich gegen alle Realitäten abschirmt, die sie nicht selbst hervorbringt. Die Stadt ist der Inbegriff von Künstlichkeit, und die U-Bahn ist ihr Wahrzeichen.“ Nackte, kalte Wörter, künstlich wie das Neonröhrenlicht in den U-Bahn-Stationen. Substantivkomposita als Ausdruck technischer Beherrschbarkeit: „Stabilisierungsinjektionen zur Vergleichmäßigung der Setzungsmulden. Einbautenumlegungsarbeiten und Verkehrsführungsphasen.“ Und doch passiert immer wieder das Unvorhergesehene, addieren sich Unwägbarkeiten und Fehler zu eigentlich unmöglichen Unfällen und Unglücken. Die Angst ist latent, sie fährt immer mit: „Die ungeheure Leere macht die Fahrt gefährlich. Damit niemand in Panik gerät, ist der Abstand zwischen den Stationen gering.“ Wie ein perfektes U-Bahn-Buch zu sein hat, formuliert Cejpek selber. Er schreibt: „Das ideale U-Bahn-Buch sollte in knappen Sätzen gehalten sein, mit vielen Absätzen, das heißt Ein- und Aussteigmöglichkeiten. Sein Gegenstand muss deshalb nicht einfach sein.

Dieses Buch. Eine Mischung aus Tatsachen und Erfindung, Fakten und Fiktion: *faction*.

Action heißt Handlung, Wirkung (juristisch) Klage, (militärisch) Gefecht, Kamera läuft. Stellen Sie sich einen Roman vor, der zwischen Hütteldorf und Heiligenstadt spielt: die Welt in 29 Minuten! Was wäre das für ein Stück, mit Durchsagen und Telefonaten! Ein Gedicht im Rhythmus der Stationenfolge! Ein Blindband.“

Darf man das machen? Lesern und Kritikern sein Konzept hinwerfen und es in einer Art self-fulfilling prophecy auch einlösen? Man darf. Homogen wirkt dieser aus heterogenen Abschnitten bestehende Text auf jeden Fall. Nur kleine Unschlüssigkeiten fallen auf, etwa dort, wo der disziplinierte Erzähler seinen sehr klaren Erzählrahmen durchbricht und Kritik an Österreich übt, zum Beispiel bei den Ausführungen, dass der Stephansdom das Zentrum des Wiener U-Bahn-Netzes bildet. „Der Stephansdom als Wahrzeichen: allgemeiner Orientierungspunkt und Anziehungspunkt für die Touristen: Mahnmal des in Österreich nach wie vor politischen Katholizismus. Die Toten des letzten Jahrhunderts waren offenbar nicht genug, zwei Weltkriege mit Segen und Duldung der Kirche.“ Oder an einer weiteren Stelle: „Die zeitliche Verkürzung des Transports bewirkt die Erweiterung des Verkehrsraums. Je schneller wir in Wien unterwegs sind, desto größer kann Wien werden: ganz Österreich. Aber das ist ein Traum, die Alpen zu unterhöhlen und das Land zu demokratisieren.“ Zwei Zwischenrufe, die den Erzählton stören, aber sei's drum, Cejpeks Buch ist gelungen, es ist kurzweilig und anregend und so dicht, dass er gerne mehrere Male gelesen werden will.

Das Buch endet dramatisch, die anekdotische Historie wird von der bitteren Gegenwart eingeholt. U-Bahn-Netze gehören zwar zu den bestüberwachten Räumen öffentlichen Lebens, und doch sind sie in den letzten Jahren oftmals zu Schauplätzen von Terroranschlägen geworden. U-Bahn-Netze als offene Systeme sind verletzlich, deshalb und auch, weil sie für ein kapitalistisches Wirtschaftssystem stehen, dessen Motoren Mobilität und Beschleunigung sind, wurden sie zu Anschlagzielen. Cejpek berichtet von der nachfolgenden Hysterie, die oft zu weiteren Toten führte. Das Ende des „irrtümlich“ von Londoner Polizisten erschossenen Terrorverdächtigen Jean Charles de Menezes markiert auch das Ende des Buches.

Peter Landerl, Literatur + Kritik, Mai 2007

Neues Buch: Wiens U-Bahnen als „Untergrund“-Literatur

Zugegeben, wer sich über die Geschichte des Wiener U-Bahn-Baus interessiert, wird mit Lucas Cejpeks „Dichte Zugfolge“ nicht die helle Freude haben. Aber allen anderen U-Bahn-Benützern - rund 1,2 Millionen Menschen nutzen tagtäglich das Wiener U-Bahn-Netz - seien die kurzweiligen, assoziativen Gedankensplitter Cejpeks wärmstens empfohlen: „Dichte Zugfolge“, erschienen in dem kleinen Wiener Verlag „Edition Korrespondenzen“, schildert unzählige Wahrnehmungen über das U-Bahn-Fahren zu jeder Tages- und Nachtzeit, auf sämtlichen Linien. Einige Texte mutieren zu kurzen Essays, etwa über die vielen Kunstwerke entlang diverser Linien, andere Eintragungen liefern punktgenaue Charakterstudien über den „Passagier von nebenan“. Wie riechen die U-Bahn-Stationen? Welchen Lärm erzeugen sie? Gibt es geheimnisvolle Verbindungen zwischen den Stationsnamen und den Personen, die ein- und aussteigen? Cejpek bringt nicht nur vieles zu Papier, was man sich selbst auch schon in der einen oder anderen Art gedacht hat, mit seinen teils philosophischen wittgensteinartigen Reduzierungen, teils witzigen Wortspielen und Wort-Ketten entwirft der 1956 in Wien geborene Schriftsteller ein letztendlich sehr überzeugendes Textgebäude zu diesem schnellsten Verkehrsmittel der Großstadt: schillernd, assoziativ, kurzweilig. Sehr positiv: Am Ende des gerade auch im Dämmer der U-Bahnen gut zu lesenden Buches finden Interessierte eine umfangreiche Bibliographie über weitere U-Bahn-Literatur.

Rathauskorrespondenz, November 2006

„Alles U-Bahn“

„Alles U-Bahn“ ist man nach der Lektüre von Lucas Cejpeks neuem Buch „Dichte Zugfolge“, erschienen in der Edition Korrespondenzen, gewillt auszurufen, begegnen einem doch da wie dort U-Bahn-Schächte, -Pläne, Berichte über Terroranschläge in U-Bahnen, Filme, in denen U-Bahnen eine Rolle spielen, Bücher, deren Inhalt in U-Bahnzügen sich ereignet, Kunstwerke in U-Bahnstationen, die U-Bahn insgesamt vielleicht gar als ein einziges Gesamtkunstwerk?

Das durchaus kurzweilige Unternehmen Cejpeks, seine „Dichte Zugfolge“, liest sich – Zug um Zug – locker und flott dahin, kann auch durchaus mehrmals eingenommen werden, das schadet gewiss nicht; da wie dort aufgeschlagen, ergeben sich neue Anfänge, neue Enden. Die knappen Kapitel, Sequenzen, lassen dies leicht zu.

Die Wiener U-Bahnen stehen eindeutig im Mittelpunkt, und da vor allem die U4 mit ihrer Station Kettenbrückengasse, die der Autor des öfteren frequentiert, besser gesagt, der er am häufigsten begegnet, da er doch, wie er an einer Stelle darlegt, am liebsten zu Fuß alle nur möglichen Erledigungen besorgen.

Beharrlichkeit ist Cejpek eigen. Ist er gar der Faszination des Sammelns erlegen? Das Zusammentragen von diversen Informationen scheint ihm mehr Lust als Last zu bereiten. Ein anderer hätte längst aufgegeben, doch nicht er! Lucas Cejpek, der hier wieder so eine Art künstlerische Soziologie praktiziert (wie etwa in seinem Kannenbüchlein), reiht Faktum an Faktum, erfindet gelegentlich auch etwas hinzu, falls ihm irgendetwas zu fehlen scheint.

Das Kompendium, offensichtlich darauf angelegt, alles Wissenswerte zur U-Bahn zu versammeln, weist naturgemäß Lücken auf, so ist das halt. Wo sind Martin Kippenbergers „deep throat“, die Berliner U-Bahn-Station von Manfred Pernice, die er uns in der Galerie nächst St. Stephan vorführte? Ein kleiner Exkurs „Vom Großwildjäger zum Kontrollor der Wiener Linien (der Wiener Stadtwerke – Verkehrsbetriebe)“, hätte m.E. auch hierher gepasst. Aber Spaß beiseite, was ließe sich nicht noch

alles unter U-Bahn subsumieren? Steht das U nicht auch für Unterhaltung und wie grenzen wir nun diese U-Bahn von der E-Bahn ab?

Highlight des Cejpekschen Unterfangens sind wohl die Aufzeichnungen der Abenteuer des „träumenden Tiers“ (Hans Blumenberg) Mensch, die nach einer Fortsetzung verlangen. Jeder sein eigener Alltagsethologe!

Das an Informationen reiche Buch – wer wusste doch bis dato, dass die Londoner U-Bahn jährlich so viele Passagiere hat, wie Australien Einwohner, nämlich 18 Millionen – besticht durch Konsequenz, Intelligenz und Humor. Bravissimo!

Gerhard Jaschke, Freibord, November 2006

Mit „Dichte Zugfolge“ verlegte 2006 die Edition Korrespondenzen sein jüngstes Buch, das den U-Bahn-Kosmos zu einer kleinen literarischen Soziologie bündeln soll. Wenn es dort heißt, dass in der U-Bahn gleichmäßige Beleuchtung herrsche, so ist dies markant auch für die differenten Notate dieser zwischen Information aus Fachbüchern, Szenerien aus Filmen und eigenen Beobachtungen wechselnden Textfolge. Auf Museales (Rohrpost) folgen Bestandsaufnahmen des Jetzt (Fahrradkurier), und auf diese Utopien des Morgen (Geo-Jets); Wissenswertes aus London und Paris, aber auch aus Kairo oder Pjöngjang erfahren wir; im Zentrum aber bleibt das U-Bahn-Netz Wiens, das der Autor in Hinblick auf sein Buch gezielt aufsucht. Neben kuriosen Fakten findet sich Selbstverständliches oder Allgemeines („Der Ausgang ist oben“), und das Durchspielen der Möglichkeiten reicht bis zur Konstatierung dessen, was es in einer U-Bahn nicht gibt. Der Text ist in sich offen analog einem U-Bahnsystem: Immer wieder umzusteigen gilt es in der Abfolge der thematischen Bündelungen, die um Überwachung oder Werbung oder das Licht oder die Blicke der Passagiere oder auch die Beschaffenheit eines U-Bahn-Buchs kreisen. Diese Felder werden, und dies in möglichst neutralem Duktus, verfolgt bis hin zu den Rändern, dem nur noch entfernt Anschließbaren (etwa kulturhistorische Betrachtungen zur Höhle) oder dem unmittelbar wahrgenommenen Detail (die Bierflasche um 0 Uhr 30). Mal werden die Passagen über das Themenfeld verklammert, mal über den Transfer eines Details. Bis dann wieder übergangslos ganz woanders neu angesetzt wird: „Ein U-Bahn-Buch fängt immer wieder von neuem an.“

linzer notate, Jänner 2007

Am schönsten liest sich dieser kluge kleine Text in der Wiener U-Bahn. Dort spielt er nämlich. Aber auch an allen anderen Orten hat er uns etwas zu sagen. Denn er handelt von den unterschiedlichen Formen des Vor-Ort-Seins. In der U-Bahn, in Zügen, auf Bahnhöfen oder Flughäfen verhalten wir uns ganz anders als in gewöhnlichen Räumen. Ein intelligentes, witziges Buch.

Meike Feßmann, Süddeutsche Zeitung, Dezember 2006