

Abb. 1: Pacific Electric in Los Angeles. Die sogenannte »dream trackage« (traumhafte gleisanlage) des Northern District. Die fahrleitungsanlage ist für nordamerikanische verhältnisse ebenfalls ungewöhnlich aufwendig. Der wagen – im erscheinungsbild typisch für die interurbans um 1910 – ist unterwegs nach Pasadena. (The Pacific Electric Pictorial, ed. Jeffrey Moreau, Pacific Bookwork 1964.)

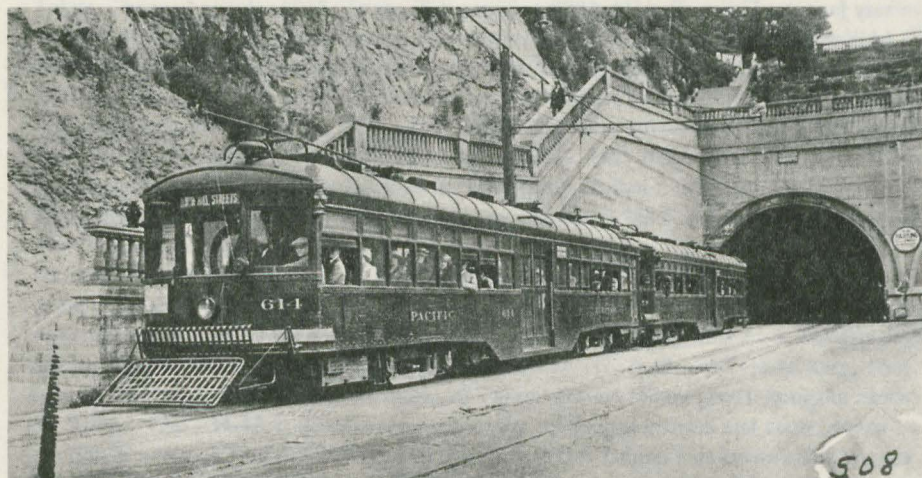


Abb. 2: L. A., Pacific Electric. Im jahre 1923 hat ein zweiwagenzug (zugsteuerung; vom fahrerstand des ersten motorwagens aus werden beide gesteuert, nur der trolleystromabnehmer des zweiten wagens ist angelegt) eben den Hill Street Tunnel verlassen, der heute dem automobilverkehr dient. (Ibid.)

Georg Schmid

Roger Rabbit in Los Angeles

Zur geschichte der urbanen signaletik, exemplarisch dargelegt anhand der transportmittel¹

(...) daß im Schienenverkehrswesen
– wo immer es sich herumtreiben
mag – eine schrittweise Veränderung
geplant ist.²

In der »stadt der engel« existierten einmal zwei tramway-netze.³ Da gab es einerseits das schmalspurige innerstädtische tramway-system mit seinen gelb und grün lackierten (und »fruit salad« genannten) wagen⁴ und andererseits die »big red cars« der überland-tramway, normalspurig, von Henry Huntington gegründet und über jahre hinweg das grösste unter den vergleichbaren systemen. Die strecken dieses netzes reichten weit ins umland hinaus und verbanden orte wie beispielsweise Santa Ana oder Glendora mit dem »eigentlichen« Los Angeles (illustration 1). Die big red cars verkehrten kreuz und quer durch »L.A.« und nahmen damit auch innerstädtische verkehrsaufgaben wahr (illustration 2). Das war keineswegs atypisch für die sogenannten »interurbans,« die man sich heute nur mehr schwer vorstellen kann.⁵ Strukturell entspricht die »Badnerbahn« Wien – Baden diesem modell am ehesten (obzwar die ursprünglichen intentionen andere waren); ähnlich verhält es sich hinsichtlich der beiden strecken Köln – Bonn. Die zuordnung: hie tramway (oder street car), dort überlandtramway (sub-, inter- oder periurban) ist nie eindeutig, die grenzen sind fließend, aufgaben, verkehrsleistungen und insgesamt sozialer nutzen setzen sich über die etikettierung hinweg. Vor allem aber sind diese faktoren qua *variable* historische faktoren par excellence: was beispielsweise anfangs (wie im fall Wien – Baden) tatsächlich zwei voneinander separierte städte miteinander verbunden hat, ist inzwischen fast (quasi-)innerstädtisch, äusserstenfalls sub- oder periurban, indem die in frage stehenden gebiete durchaus *built-up areas* sind (oder auf dem besten weg, es zu werden).

Los Angeles ist heute assoziativ eindeutig mit dem automobil verbunden; es ist kaum zur kenntnis genommen worden, dass ein umschwung in der verkehrspolitik

erfolgt ist. Mehrere tramway- und metro-(»u-bahn«-)strecken sind im bau; eine zeitlang war auch, des California Clean Air Acts (»California Air Resources Regulations«) wegen ein ausgedehntes trolleybusnetz in erwägung gezogen worden (dieser plan ist in der zwischenzeit wieder fallen gelassen worden, allerdings wird in Cleveland ein sehr umfängliches, völlig neues trolleybusnetz errichtet).⁶ Gleich zu anfang erweist unser erstes beispiel, dass lineare, konsequente oder (wenn man so will) teleologische entwicklungen nicht zur debatte stehen. Los Angeles war anfangs von seinen tramways ebenso charakterisiert wie – beginnend mit den dreissigerjahren, kulminierend in den achtzigerjahren – später durch autos, stadtautobahnen etc. Bei einigermaßen konsequenter fortführung der vor circa fünfzehn jahren begonnenen verkehrspolitik kann eine neuerliche »inversion« des bildes erfolgen.

In einem ausserordentlich charmanten film, *Who Framed Roger Rabbit*⁷, geht es scheinbar vor allem darum, (zeichen-)trick-film sowie feature- und normalen »action«-film ineinander zu verwinden. Plot und story des films sind jedoch daraufhin zentriert, dass L.A. kaputt gemacht wird durch die einstellung der big red car-linien, also ihre umstellung auf dieselbusbetrieb. Urbanistisch besehen (mit allen soziologischen konsequenzen) war dieser prozess tatsächlich katastrophal. Er weist absolut nichts »natürliches« auf: den interessen der erdöl-pneu-automobil-lobby wurde lediglich die ideologie des fortschritts übergestülpt, der sich hier als pseudo-fortschritt erwiesen hat.

Der naive blick nimmt hier nichts als eine art automatik wahr (als unterläge »die« geschichte logischen regeln); die sequenz von mobilitätstypen, systemwahl, ökonomischer logik setze einfach ein »neues« (modernerer?) paradigma an die stelle als »alten« (veralteten?). Es bedürfte nicht der globalen renaissance der elektrisch betriebenen linienverkehrsmittel – aber sie ist ein indiz unter zahllosen –, um solches denken als nonsens bezeichnen zu können.

Wir haben damit einen zweiten punkt erreicht, an dem unsere exempel eine tiefere geschichtswissenschaftliche erkenntnis ergeben werden: sequenz ist nicht konsequenz, noch logik, noch vernunft, noch irreversibel: solche aufeinanderfolge »geschieht« nun einmal nicht so mir nichts dir nichts: sie ist (manchmal eindeutig nachweisbar) folge einer ingrenz, die partikulare interessen, seit langem meist kapitalistischen typus (aber häufig auch religiösen, rassischen etc. obsessionen folgend), dem realen und globalen sozialen interesse voranstellt; ingrenz also, option (manchmal naiv dümmlich), ein möglicherweise vernünftigeres modell zugunsten eines problematischen, gefährlichen und mitunter sogar potentiell tödlichen zu verwerfen.

Noch bis vor circa zwei jahrzehnten konnten vorhandensein von tramways und konzept und begriff /tramway/ eventuell tatsächlich »veraltet« signifzieren oder signalisieren. Wien hatte annähernd so etwas wie einen komplex entwickelt, dass es da »noch« die veraltete tramway gab, während echte »weltstädte« (es ist zu befürchten, dass man da weniger an Paris, London oder New York, sondern eher an Berlin oder Hamburg dachte) zum dieselbus übergegangen waren, der die – schein-

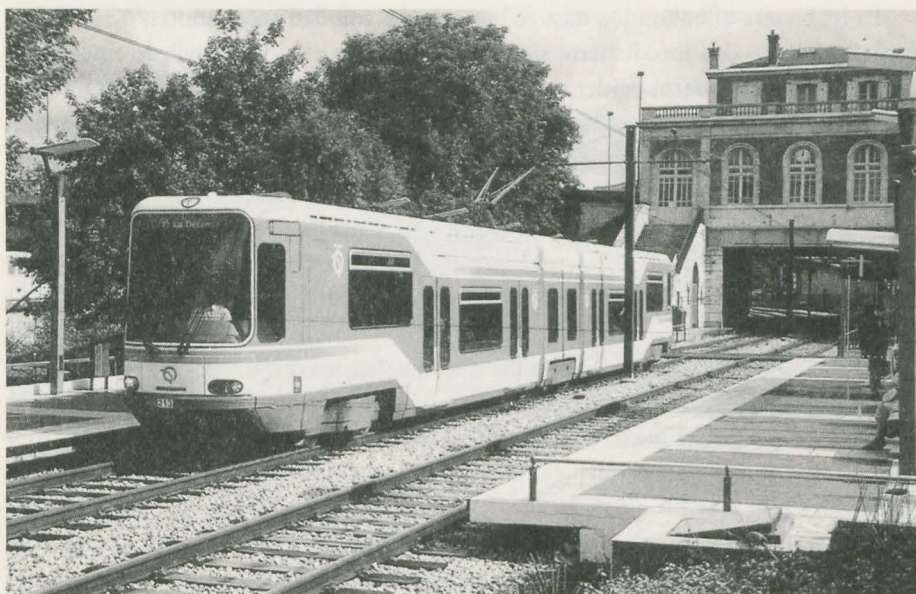


Abb. 3.: Tramwaylinie »T2« von Paris – ein perfektes beispiel für die »tramway-renaissance«. Niederflurwagen »Tramway standard français«, gleiche wagen verkehren in Grenoble und Rouen. Der (restaurierte) »reiterbahnhof« deutet auf den früheren eisenbahnbetrieb hin: befahren wurde die strecke vordem von vorortzügen (stromzuführung über dritte schiene), die von der gare Saint-Lazare ausgingen. (Light Rail Review 8.)

bar – modernere lösung darstellte. Natürlich ist er das weder intrinsisch-technologisch noch von der »sequentiellen« entwicklungs-»logik« her, die, wie ich begonnen habe anzudeuten, keineswegs (uni-)linear, logisch und nach der seriellen abfolge (punktuelle) inventionen gedacht werden kann. (Die strasse ist zwar schiene/spurführung »historisch vorgängig«, doch ist die kombinatorik beider beispielsweise ein novum: im frankophonen bereich nimmt man darauf mit dem begriff TCSP = *transports en commun en site propre* bezug, was einen sammelbegriff für tramways und intermediäre systeme – zwischen bus und tram – darstellt, indem spurführung zwar naheliegend, aber nicht unverzichtbar ist.)

Das seltsame »mäandrieren« der geschichte, provisorisch und approximativ (und allzu »poetisch«) gesagt, hat die situation völlig verkehrt: heute gilt der neubau von tramway-systemen als zeichen von modernität, progressivität und konkreter reurbanisierung. In den letzten beiden jahrzehnten, grob gesprochen, sind in Frankreich, im Vereinigten Königreich und in den USA (also in denjenigen ländern, die als erste die tramways als »veraltet« abgeschafft hatten: beispielsweise Paris 1938, London 1952) sowie insgesamt weltweit mindestens drei dutzend neue tramway-systeme neu geschaffen worden; weitere sind in bau oder in planung.⁸ (Illustration 3.)

Es ist bereits offenkundig, dass es hier um die von den sogenannten öffentlichen Verkehrsmitteln (ko-)produzierte signaletik geht. Das automobil würde eine eigene untersuchung erfordern; beider rahmen (der der »öffis«, was für ein wort, und der des »individualverkehrs«) sprengt eigentlich das format eines bescheidenen aufsatzes. Dennoch wenigstens ein wort zum automobil, weil hier die dinge auch für den naiven blick besonders augenfällig werden. Jede »nationalkultur« und erst recht jede (quasi-)kolonialkultur signifiziert und signalisiert sich immer ganz wesentlich aus den dominanten (präferierten) automobilmarken. Die dominanz deutscher marken etwa markiert eindeutig Österreich (und natürlich Deutschland selbst), die US-amerikanischer provenienz die USA (wie auch zahlreiche lateinamerikanische länder), wobei allerdings soziologische differenzierungen mitgedacht werden müssen: auf eine einfache (jedoch leicht nachweisbare) formel gebracht heisst das etwa für die USA: deutsche autos = materielle aisance, also upper classes, US-wagen = middle- und lower-classes, farbige, immigranten, white trash etc. Die sarkastische regel: zeige mir, was für einen wagen du fährst, und ich sage dir, wer du bist oder, noch besser: lasse mich erkennen, wie du dich darstellen möchtest, und ich sage dir, wer du bist (wenn auch vielleicht nur deinem wunschdenken gemäss, als solches leicht durchschaubar), erweist hier ihre empirisch darstellbare richtigkeit.

In einer ersten und noch unvollkommenen entwicklung des themas – eher argumentativ im haupttext, mehr information vermittelnd im begleitenden fussnoten-text – ist also bereits ansatzweise deutlich geworden, dass verkehrsmittel bedeutungsträger ersten ranges sind, die – unter anderem – den regeln und gesetzen und systemen der signaletik unterliegen. Was es mit dieser, szientifisch gedacht (also konkret semiologisch), auf sich hat, werden wir sogleich näher betrachten. Für unser momentanes erkenntnisinteresse ist jedoch noch besonders wesentlich, dass diese signaletiken und bedeutungs- (also signifikations-)manifestationen historischem wandel unterliegen, der in der regel in semiologischen untersuchungen ausser betracht bleibt.

Wer dünkte angesichts scharlachroter doppeldecker nicht sofort: »London«? Dies ist nur ein beispiel für signifikation und signaletik, auf einer ersten ebene, durchaus psychologisch, quasi nach einem reiz-reflex-schema funktionierend. Wer dünkte bei der nennung des begriffs »metro« nicht umgehend: »Paris«? Diese gegenüberstellung – visuelles »material« / automatisierte assoziation – erweist, dass es in beiden fällen um semantisches geht (es gibt natürlich auch eine semantik der visuellen zeichen sowie ihre quasi-syntaktische verknüpfung bis hin zu diskursivem). Der historische aspekt zeichnet sich darin ab, dass jene doppeldecker vor der jahrhundertmitte tramways gewesen sind, während es sich heute um dieselbusse⁹ handelt (die allerdings der ungeschickten und eigentlich bereits völlig misslungenen privatisierung wegen immer häufiger ganz andere farben aufweisen und auch nicht mehr den berühmten namen London Transport tragen, sondern absurde namen; ein britischer betreiber nennt sich originellerweise »Stagecoach«¹⁰).



Abb. 4: Unmittelbar nordöstlich der Flinders Street Station (des wichtigsten bahnhofs von Melbourne) treffen einander zwei zeit-straten in form des »SW6« (links) auf linie 77 nach Prahran und des »Z1« auf linie 71 nach Wattle Park. Der SW6-entwurf geht auf die 20er-jahre zurück, die Z1 wurden ab 1975 gebaut (Comeng/ASEA) und waren vorbild für Z3, A, B etc. Die wagen des neuen Hongkonger systems von Tuen-Mun sind mit dem Z1/Z3 baumuster fast identisch. (David R. Keenan: Melbourne Tramways. Sans Souci, Transit Press 1985.)

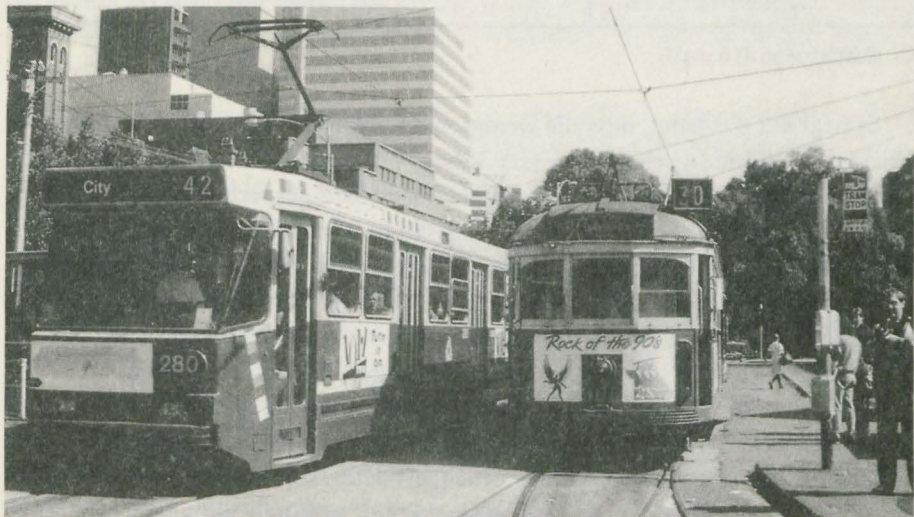


Abb. 5: Noch einmal treffen zwei »ages« aufeinander (und koexistieren). Melbourne type A auf linie 42 stadteinwärts und type SW6 stadtauswärts auf linie 30. Die fahrleitungsanlage ist von wagen mit pantographen ebenso benützbar wie von solchen mit trolleyestangen. Das stations-schild rechts im bild ein mittelding aus Nordamerika und Europa (kleine dimension, aber stilisier-te abbildung einer tramway bei »tram stop« – statt dem US-»car stop« – und angabe der hier verkehrenden linien. (Light Rail Review 4.)

Um nicht in versuchung zu kommen, wie es merkwürdigerweise so abfällig heisst, anhand solcher beispiele zu »theoretisieren«, wollen wir vor einer genaueren ortung und bestimmung des begriffs und konzepts signaletik in form einer schematischen aufstellung und gegenüberstellung der von mir gewählten europäischen und aussereuropäischen exemplen einige der wesentlichsten »signaletischen elemente« des jeweiligen urbanen linienverkehrs auflisten.

	Material ¹¹	Farbgebung	»Modernität«	Assoziativität
Los Angeles	6x trams (»LRT«)	weiss mit hptsächl. div. roten streifen	klass. 90er-jahre ¹²	international übliche »stadtbahn« ¹³
Melbourne	6x trams & alte vierachs.	smaragdgrün & chromgelb	kontrast modern/sehr alt ¹⁴	neu/alt-kontrast betrieb in modernisierung
San Francisco	6x trams & PCCs ¹⁵	karmincrème	hoch, mit musealen zitatzen	enorme vielheit von material & benützungspraxis
Seattle	1 museumslinie+ trolleybus	unterschiedlich	in sich widersprüchlich	dementsprechend plurifaktoriell

(Cf. illustrationen 4, 5 und 6.)

Es liegt auf der hand, dass die wenigsten menschen solches bewusst wahrnehmen. Die halb- und vorbewusste »registratur« unserer generellen verarbeitungskompetenz und der jeweiligen persönlichen verarbeitungsperformanz fügt zumindest einen teil solcher eindrücke jenem »gesamteindruck« bei und hinzu, der uns beispielsweise eine stadt »atmosphärisch« interessant, attraktiv, sympathisch erscheinen lässt oder eben gegenteilige gefühle hervorruft. Diese gefühle haben ja ursprünge, und signaletik, erscheinungsbild und soziale benützbarkeit dieser oder jener stadt und ihres »verkehrswesens«¹⁶ sind integrale bestandteile davon.

Ohne also die zahllosen einzelemente aufzuschlüsseln, von denen ich nur einige (eher oberflächenphänomene darstellende) momente angeführt habe, ergeben sich für das jeweilige individuum eindruck, erfahrbarekeit und emotionale befindlichkeiten aus eben diesen. Was die *erfahrbarekeit* betrifft – ein ausserordentlich brauchbares doppeldeutiges wort in diesem kontext –, wäre sie gar nicht möglich ohne das erkennen einiger dieser elemente. Zum beispiel: muss ich nach einer metro-station ausschau halten oder gibt es sichtbare zeichen eines verkehrsmittels wie schienen und fahrleitung oder muss ich auf ein haltestellenzeichen achten, das einen autobus verspricht?

Konkretisieren wir weiter. In San Francisco ist natürlich der blick fixiert auf die *cable cars* – auch für alle an verkehrsmitteln völlig desinteressierte ein sogenanntes



Abb. 6: San Francisco. Ein PCC-wagen des zweiten baumusters, unterwegs auf linie F, biegt, vom Transbay Terminal kommend, in die Market Street ein. Die temporalen straten der 30er- und 40er-jahre verwinden sich mit denen der 80er-jahre und folgende (gestaltung der urbanen umfelder). Zu beachten ist die vierspurige trolleybusfahrlleitung (ein Flyer-Winnipeg trolleybus ist im mittelgrund erkennbar), deren positiven pol der trolley-stromabnehmer des PCC mitbenützt. Die lüftungsgitter im vordergrund sind teil der unterirdischen tram- und metro-anlagen. (Ibid. 7.)

must. Das weitverzweigte trolleybusnetz (der extremen steigungen wegen sind diesselbusse so gut wie völlig untauglich) wird kaum jemandem auffallen, die tramways jedoch sehr wohl. Oder genauer gesagt: jetzt wieder. Früher war die Market Street voll davon, dann verschwanden sie unter die erde, wo sie der unkundige blick leicht mit einer metro verwechseln konnte (nur sonntags fuhren sie oberirdisch), inzwischen gibt es aber wieder die im strassenplanum verkehrende linie F. (Das ist natürlich die touristen-perspektive: habitués wissen, dass die linien in den aussenbezirken auftauchen, beispielsweise nach dem Twin Peaks tunnel, und dann eben im eigentlichen wortsinn, der so selten zutrifft, »bahnen in der strasse« sind.)

Es ist gerade auch geschichtstheoretisch von grösstem interesse, dass hier verschiedene *historische straten* ineinander verschnitten werden. Könnte man bei den cable cars noch einfach »museal« sagen (obzwar hier auch realem verkehrsbedarf rechnung getragen wird und nicht nur eine touristenattraktion zu verzeichnen ist), sind die PCC-wagen der linie F in der Market Street *revival* und gleichzeitig bedingungslos gegenwärtiges, heute alltagstauglicher, »normaler« gebrauchsggegenstand ebenso wie wiederaufrollen einer vergangenen epoche. Das »historische zitat« linie F stellt gewissermassen ein junktim zwischen historischen phasen (oder quasi »aggregatzuständen«) des »verkehrswesens« dar, die circa ein halbes jahrhundert auseinanderliegen.

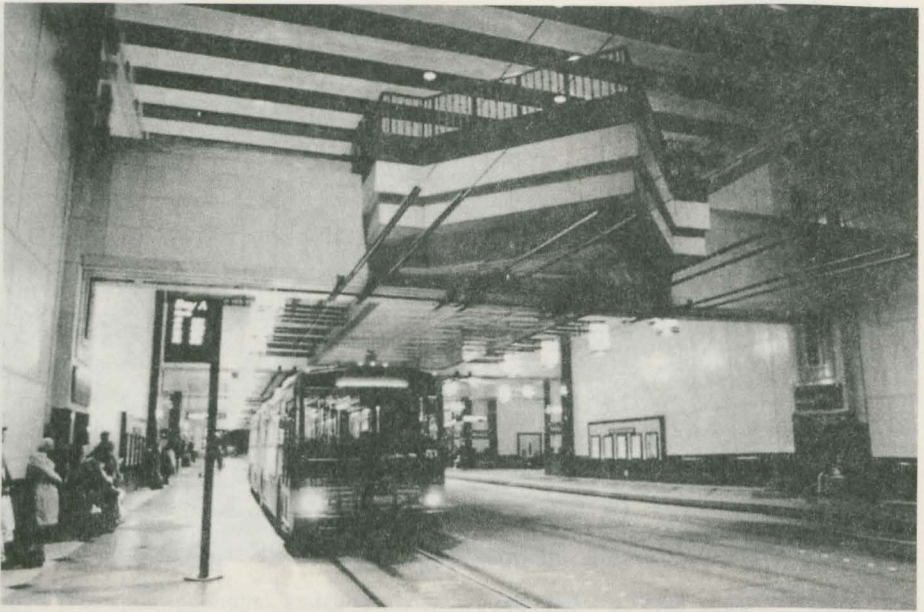


Abb. 7: Seattle. Station Westlake der »trolleybus-metro«. Ein dreiachsiger Breda-gelenkwagen (mit elektrischem und dieselantrieb). In den stationen sind fahrleitungsüberholspuren eingerichtet. Zu erkennen sind auch die gleise, die im prinzip einen »normalen« tramwaybetrieb ermöglichen. (Metro Transit, Seattle.)

Vergleichen wir mit Seattle – ein naheliegender vergleich: ebenfalls westküste, ähnliche topographie, drittgrösste Chinatown (nach der von San Francisco und der zweitgrössten von Vancouver), ebenfalls extrem erdbebengefährdet ... und eben eine ähnlich ikonoklastische (oder vielleicht besser nonkonformistische) mixtur von verkehrsmitteln und ihren signaletiken. Betritt man im stadtzentrum eine der architektonisch anspruchsvollen metro-stationen, kommt dann am perron keine metro daher, nicht einmal eine tramway – sondern ein bus. Allerdings elektrisch betrieben.¹⁷ (illustration 7) Erreicht man von der beim alten bahnhof gelegenen station wieder die oberfläche, könnte man sich nach Melbourne versetzt fühlen: es kommt einem eine grün-crèmefarbene alte Melbournier tramway entgegen.¹⁸ Sollte sie einem zu »museal« vorkommen, kann man, von einer anderen unterirdischen trolleybus-station aus zur einschienebahn (monorail) gelangen ...¹⁹

Es wird immer klarer, was es in praxi mit »signaletik« auf sich haben könnte. Und so brauche ich auch nicht mehr zu zögern, nun doch ein wenig – ganz kurz – »theoretisierend« definitorisches einzubringen (wir wissen alle, wie abhold man in historikerkreisen der – sogenannten – »theorie« ist). Signal, zunächst, ist jede einheit, die »botschaften« auf der basis eines codes vermittelt; Hjelmslev definierte signal als einheit von minimalmanifestationen sogenannter »monoplaner semiotiken« (die

also nur auf einem einzigen *langage* material beruhen²⁰), während beispielsweise Luis Prieto »signal« als subkategorie der indizien setzt, denen eine konventionalisierte logik zugrundeliegt, um mitteilungen/botschaften eindeutig und verlässlich »senden« zu können, in der gewissheit, dass sie auch korrekt »empfangen« und dechiffriert werden: marinesignale und verkehrszeichen pflegen als simple beispiele zu dienen. (Festzuhalten ist in jedem fall, dass das wort signaletik geläufigeren wie symbolik oder historik entspricht. Im übrigen ist es offenkundig, dass mein verständnis von signaletik breiter, entgrenzter, weniger spezifisch-technizistisch ist.)

Roland Barthes schliesslich hatte eine vorstellbare oder wenigstens erträumbare wissenschaft im sinn, eben die signaletik, deren spur hier weiter verfolgt wird, die sich mit den gesellschaftlich notwendigen botschaften und mitteilungen sowie ihren ausdrucksformen und ihren wandlungen beschäftigen würde: »Ce qui l'a attiré, c'est moins le signe que le signal, l'affiche: la science qu'il désirait, ce n'était pas une sémiologie, c'était une signalétique.«²¹ Diese kommende wissenschaft wird die »sinnsendungen« und ihr empfangen unabhängig davon zu untersuchen vermögen, ob sie intentional oder non-intentional erfolgen.

Die eben kurz genannten definitionsansätze zu »signal« beziehen sich auf intentionales. Was mich betrifft, so habe ich bisher primär (wenn nicht ausschliesslich) von non-intentionalen, gleichsam unfreiwilligen signalen oder signalisationen gehandelt (obzwar ich auch auf die intentionalen systeme unter historischen gesichtspunkten noch zurückkommen werde). Das ist aus gutem grund geschehen: geschichte zeichnet sich besser, aufschluss- und lehrreicher, anschaulicher ab in den non-intentionalen verwerfungen, verschiebungen und veränderungen, in denjenigen also, die unwillentlich, kollektiv-vorbewusst und sozusagen reflexionslos erfolgen. Auch das gegen- und ineinander der historischen straten ist in diesem bereich des kollektiv-vor- und -halb-bewussten erheblich »signifikationsträchtiger« und »erkenntnisergebiger«.

Eine beträchtliche schwierigkeit besteht allerdings darin, dass diese halb- und vorbereussten ver- und entschlüsselungen, die im übrigen nicht der zweck dieser oder jeder aktion, option oder selektion sind, sondern sich, wie eine art abfallprodukt, sozusagen nebenher ergeben und letztlich doch die einzigen anhaltspunkte für die historische analyse ausmachen, nicht leicht nachzuweisen sind, da sie kein quellenmaterial im klassischen sinn produzieren. Es verhält sich hier ähnlich wie bei der psychoanalyse: die von der signaletik zu entziffernden signalisationen werden, krankheiten vergleichbar, nicht »direkt« ersichtlich, sondern müssen, sehr vereinfacht gesagt, aus symptomen und indizien erschlossen werden. Auf die gefahr hin, jemanden zu provozieren, müsste eigentlich gesagt werden, geschichte spiele sich eben auch dort ab, wo nicht gleich automatisch die (orthodoxe) quelle mitproduziert wird; die fakten müssen dann anders hergeleitet werden als aus der bequem aufbereiteten gemütlichkeit des archiv. Geschichte richtet sich nicht danach, was fürs (klassische) archiv geeignet ist und was nicht.

Wenn man akzeptiert, dass die »atmosphärik« einer stadt nicht zuletzt abhängig ist von faktoren wie: a) ästhetik, b) »sozialer benützbarkeit« (im sinne Certeaus²²) und c) ökonomischen und technologischen parametern im weitesten sinn, wird umgehend deutlich, dass daraus die forderung einer *materiellen kulturgeschichte* eben solcher momente abzuleiten ist. Die eindrücke von vertrautheit / fremdheit ergeben sich daraus ebenso sehr wie, unmittelbar danach, anhänglichkeit vs. eventuellen abgestossen-seins, unvermögen im umgang mit gewissen lösungen/praxen (resp. selbstverständlichkeit der benützung, die nachdenken über scheinbar »natürliches« effektiv unterbindet) oder (un-)verständnis in bezug auf bestimmte lösungsstrategien in nationalökonomischer hinsicht oder was technische grundmuster betrifft.

Ich möchte nun unsere vier europäischen beispiele darstellen, also wie sie sich, nach Barthes, »affichieren«, und sie hernach kommentierend ihren aussereuropäischen counter-parts gegenüberstellen, ehe wir uns dann den oppositiven strukturen zuwenden, welche wahrnehmungen von divergenz, differenz und alterität erlauben, um sie schliesslich zu »weltwahrnehmung« zusammenzufügen.²³

	Material	Farbgebung	»Modernität«	Assoziativität
Paris	métro, bus, neuerdings wieder tram	grüntöne, auch bläulich	in hohem mass, geringer beim autobus ²⁴	relativ unspezifisch, ausgen. spezialisten ²⁵
Mailand	tram, metropolitana, trolley- & autobus	orange (oberflächen-verkehrsmittel)	letzter stand untermischmt m. 20er-jahren (cf. infra)	dto.; verwechslungsmöglichkeit mit anderen ital. städten? ²⁶
Zürich	tram, trolley-, autobus	blau-weiss	ausgeprägt	wiewohl in gewisser weise »ikonisch«, fragl. ²⁷
Wien	tram, metro, autobus	rot-weiss, neuerdings grau, anthrazit	durchaus, aber in gefahr (tram)	typisches Wiener emblem ²⁸

Wem was (oder wieviel) auffalle, wer was registriere, und mit welchem bewusstseitsgrad, der späteres systematischeres wiederaufrufen/erinnern ermöglicht, ist die frage (es ist eine wesentlich psychologische, wobei jedoch wahrnehmungskompetenz und dechiffrierungsperformanz soziologisch gewiss kodeterminiert sind): ein gewisses erkennen muss jedoch bei allen statthaben, sonst vermöchte sich niemand so selbstverständlich, zielsicher und gleichsam ohne nachzudenken in den genannten (und allen anderen) städten zu bewegen.

Mag sein, dass in Paris einfach der eindruck »sehr grosse stadt« entsteht. Mag sein, dass sich in Mailand niemand bewusst macht, dass die sogenannten Peter Witt-wagen zwar auf mitte der zwanzigerjahre zurückgehen, jedoch im heutigen verkehr immer noch tadellos mitschwimmen.²⁹ Mag sein, dass man nicht bewusst registriert, dass in Wien partiell von der rot-weissen farbgebung abgegangen wird³⁰ (und was das bedeutet!), dass das erscheinungsbild der Wiener verkehrsmittel ei-



Abb. 8: Die tramway von San Diego, welche die »renaissance« dieses verkehrsmittels in den USA eingeleitet hat. Ein wagen des Frankfurter baumusters »U2«. Sein stromabnehmer und die fahrleitungsanlage bilden einen massiven historischen (temporalen und kulturalen) kontrast zu der aus holz gefertigten trestlework-brücke, die er gerade befährt. Wie so häufig in den USA wird eine frühere eisenbahntrasse genützt (teils immer noch güterverkehr), während die tramway im zentrum von San Diego im strassenplanum verkehrt. (Light Rail Review. 1.)

gentlich ein rein deutsches ist und dass, drittens, im gegensatz zur zwischenkriegszeit, keinerlei eigenständige gestalterische lösungen mehr zu befinden sind.³¹ Mag sein. Aber es ist, was die *signaletik* betrifft, noch zu früh, um mit auch nur annähernder sicherheit sagen zu können, ob nicht doch gewisse partien dieser »erkenntnispotential« genützt werden.

Wie man weiss, sind tramway und trolleybus in den USA fast völlig verschwunden, ehe sie nun eine beispiellose »renaissance« erleben (illustration 8). Merkwürdigerweise schliesst die *signaletik* dieser renaissance nicht an die nationale tradition an, sondern übernimmt fast »eins zu eins« eine deutsche, sowohl was die technischen lösungen als auch was die *signaletik* betrifft. Das hängt nicht zuletzt damit zusammen, dass heute meist »schlüsselfertige systeme im paket« angeboten, verkauft und übernommen werden; die tramway-renaissance der USA orientierte sich wesentlich an den deutschen entwicklungen, begünstigt durch den umstand, dass es in den sechzigerjahren nur mehr wenige nationale industrien gab, die in der lage (oder be-



Abb. 9: Zweiwagenzug der »TriMet« von Portland, Oregon. Das typische »LRT«-(light rapid transit)-erscheinungsbild. Der führende wagen stammt von Siemens, der zweite von Bombardier. Diesem muster entsprechen so gut wie alle der neuen tramwaybetriebe der USA. Zu beachten die ziemlich komplexe fahrleitungsanlage und die halbpantographen. (Light Rail Review. 8.)

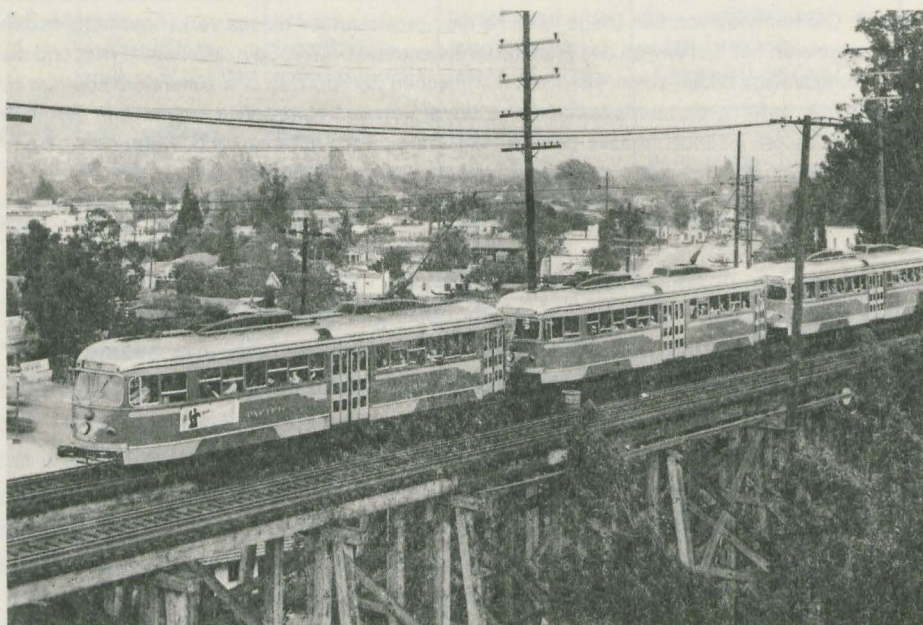


Abb. 10: Triple-traktion mit PCC-wagen der Pacific Electric in Los Angeles. Es handelt sich, ungewöhnlich für PCC-wagen, um zweirichtungswagen. Die zielanzeige des rollbands im führenden motorwagen gibt an: Glendale - Burbank. Das rot der Pacific Electric war eine Mischung aus scharlach und krapprot, die Zierstreifen waren ein lebhafter sämisch-rot. (Wie ill. 1 und 2.)

reit) waren, tramways oder trolleybusse anzubieten, aber natürlich in wahrheit verursacht durch das aggressive deutsche marketing. Immerhin gälte es, auch die belgische und die italienische industrie zu nennen, die dann und wann zum zug gekommen sind.

Die meisten US-betriebe übernahmen also einfach den sogenannten Frankfurter U2-wagen – und mit ihm auch die (für die deutsche praxis) charakteristischen fahrleitungsanlagen, stationsauslegungen etc., etc. (Es gibt nur wenige ausnahmen: so wurde beispielsweise die erste linie von Portland, Oregon von der belgischen firma La Brugeoise et Nivelles besorgt; Boston und San Francisco bestellen in Italien bei Breda³², und die wagen für Los Angeles – Long Beach stammen von Tokyo Sharyo. Der tramway-betrieb von Toronto lässt noch am ehesten erahnen, wie die urbane verkehrslandschaft in Nordamerika insgesamt früher ausgesehen haben mag (es ist signifikant, dass das wagenmaterial nicht aus Deutschland sondern aus der Schweiz stammt).

Typisch für die USA waren massive vierachser, die meist solo fuhren; mit der PCC-ära, teils auch schon vorher, gab es nicht selten auch doppeltraktion; im Boston der späteren phasen war regelmässig auch mehrfachtraktion zu verzeichnen. Die norm waren stangen-stromabnehmer (die etymologie des wortes trolley hängt damit zusammen³³); die fahrleitung war meist an holzmasten verspannt, in den kurven jedoch aufwendig, um einen gleichmässigen bogen zu ermöglichen und das entgleisen der trolleystangen zu vermeiden. Die signalisation im eigentlichen (engeren) sinn verzichtete häufig auf liniennummern, um stattdessen lediglich die namen der durchfahrenen strassenzüge (und nicht das eigentliche fahrziel) zu nennen; die haltestellenschilder waren, vergleichbar den US-verkehrszeichen (parkverbote u. dgl.) wenig prominent, bis hin zu virtueller unsichtbarkeit.

Das kontinentale Europa war demgegenüber von *zügen* geprägt, in Deutschland und seinen quasi-kolonien sehr archaisch bis in die sechzigerjahre und darüber hinaus durch primitive zweiachser mit ein oder zwei beiwagen. Noch anfang der sechzigerjahre wurden in Wien zweiachsige dreiwagenzüge gebaut (»L4-13-13«), was in Italien seit anfang der zwanzigerjahre sehr zurecht als völlig veraltet galt. Hingegen dominierten bei der stromabnahme schleifbügel (»lyrabügel«), die einfachere fahrleitungsauslegungen ermöglichten, ehe dann durch die massiven und oft nicht nötigen »hochkettenfahrleitungen« wieder eine art technologischer overkill platz griff; standard wurde relativ früh der sogenannte pantograph, durchaus ein merkwürdiger begriff in diesem kontext. Die präsenz der tramways wurde eher akzentuiert durch auffällige haltestellenschilder und bisweilen auch durch gestaltung der station (wartehäuschen u. ä.).

Aber es gilt auch, die europäischen traditionen sauber zu differenzieren. Mag es noch unmittelbar evident sein, dass die britische tradition durch die doppelstockwagen gekennzeichnet ist (die es eigentlich nur noch in Hongkong gibt), sind die weiteren, oft durchaus signifikanten unterschiede nur für die weniger zerstreuten sichtbar. Indessen lassen sich sehr frühe modernisierung in Italien oder sehr ver-

spätete in Deutschland natürlich auch im erscheinungsbild ablesen, ohne dass die jeweilige technologie geläufig sein müsste. All das und vieles mehr verbindet sich mit den traditionen von ästhetischer gestaltung (und farbgebung im besonderen³⁴) und resultiert schliesslich und endlich in jenem atmosphärischen, das angeblich, gerade historisch, so schwer fassbar ist. Die folgende – sehr bescheidene – doppel-tabelle erweist jedoch das gegenteil.

Bis ca. jahrhundertmitte:

	Europa	Nordamerika	Australien
Wagenmaterial	kleine zweiachser, zugbildung	massive vierachser, selten gekuppelt	ähnlich USA, kaum britischer einfluss
Einbettung in die urbane landschaft	hohes mass an ästhetischer Rücksichtnahme ³⁵	selbstverständlichkeit des »technischen gebrauchsggegenstands«	detto
Intentionale eigensignalisation	ausgefeilt, typische ensemblegestaltungen ³⁶	»minimalistisch«, zweckorientiert, aber voll selbstvertrauen	wieder Nordamerika ähnlicher bei gewissen europäischen einflüssen

Seit den sechziger- und siebzigerjahren:

Wagenmaterial	meist sechssachsige gelenkwagen ³⁷ , seltener 8-achser	sechssachser (»6x«)	vier- u. sechssachser ³⁸
Einbettung in die urbane landschaft	häufig in sich widersprüchlich	besondere betonung, fussgängerzonen	altes vs. neues modell
Intentionale Eigensignalisation	wenig generelles	ausgeprägt, »stolz«	altes vs. neues modell

(Cf. illustration 10.)

Eine gewisse globale vereinheitlichung einerseits, eine untermischung von visuellen codes andererseits sind also zu diagnostizieren. Die gewisse standardisierung des erscheinungsbilds der urbanen linienverkehrsmittel (bis in die jüngste vergangenheit wirkten sie, indem die technik gewissermassen aufs design übergriff, fast allesamt vage deutsch; erst in allerletzter zeit ist wieder mehr »stilwille« erkennbar³⁹) demonstriert sozusagen ein ineinander-übergehen von ehemals distinkten gestalterischen kriterien (einmal öfter ist auf das verschwinden der doppeldecker hinzuweisen, praktisch gänzlich substituiert durch den omnipräsenten sechssachser⁴⁰). Indem die nationalen oder betrieblichen spezifika immer mehr in den hintergrund treten,

nimmt die signaletische normierung tendenziell, aber nicht systematisch (oder gar global durchdacht) zu. Bedauerlicherweise kann schon wieder seit einiger zeit von keinerlei standardisierung hinsichtlich der optionen die rede sein, was die technik der wagentypen betrifft. Trotz der (bemessen am vergleichsbeispiel dieselbus) letztlich sehr geringen stückzahlen bei tramways und trolleybussen (was die serienherstellung anbelangt) zeichnen sich keine dominanten baumuster ab, was zu exorbitanten gestehungspreisen führt, die nicht selten pro wagen das zehnfache (oder noch darüber) eines dieselbusses betragen.⁴¹

Um das nächste argument – es wird sich um ein doppeltes handeln – besser entwickeln zu können, bedarf es eines kurzen hinweises auf film und TV. Beim hin- und herzappen zwischen den einigen hundert kanälen, die man heutzutage via satellit empfangen kann, macht man eine interessante entdeckung: es genügen ein paar sekunden, um herkunftsland oder -kultur der betreffenden sendung, aber auch die *entstehungszeit*, des betreffenden films beispielsweise, automatisch zu erkennen; man wird diesen oder jenen film weder kultural noch temporal falsch zuordnen. So wie niemals ein französischer mit einem italienischen film verwechselt werden kann oder gar mit einem deutschen, mit einem US-film (oder jeweils vice versa) oder womit auch immer, oder aber ein US-film für einen britischen gehalten werden könnte (etc.)⁴², ebenso wenig ist ein gravierender irrtum möglich, was die herstellungszeit betrifft. Das ist einerseits auf traditionsspezifika wie das spiel der schauspieler/innen (gesichtsausdruck, gestik, mimik, körpersprache ...), zum anderen aber ebenso sehr auf das vorhandensein von buchstäblich unzähligen visuellen markers zurückzuführen, die typisch sind für eine bestimmte kultur und für eine bestimmte geschichtliche phase, *markers*, die sich natürlich in dieser indikatorisch-signalistischen hinsicht ausdrücken.

Code, indiz und marker sind semiologische begriffe (aber natürlich könnte man auch design oder mimik semiologisch untersuchen). Es wäre nützlich, diese begriffe zu definieren oder über ihre gängigen definitionen zu berichten, was indessen sowohl aus platzgründen als auch wegen der vorbehalte in der geschichtswissenschaft gegenüber einer »fremdwissenschaft« untunlich ist.⁴³ Immerhin sei so viel gesagt, dass man sich für unser thema am besten an die barthesianische auslegung von *code* hält (unklar umrissenes ensemble von bedeutungseinheiten, die untereinander extrem subtile bindungen aufweisen, ohne dass ihnen eine gemeinsame logico-taxonomische organisation zugrundeläge⁴⁴), was ebenso auf indiz zutrifft (indem Barthes eine auftrennung in »indiz« einerseits, »informant« andererseits vornimmt, wobei er letzteren als »realistischen operator« bezeichnet, der zur aufgabe habe, für eine präzise beziehung zwischen referent und die auf ihn abzielenden zeichen zu sorgen⁴⁵), während *marker* ein geläufiger linguistischer begriff ist und sich – für unseren kontext – schlicht auf »markierung« beziehen liesse.

Das doppelargument lautet also, dass unser aller (sozial implantierte) entscheidungskompetenz sehr viel bedeutsamer ist, als wir uns bewusst machen, wenn es auch (individuell sehr unterschiedliche) performanzen zu befinden gibt (die mit in-



Abb. 11: Das vorletzte Beispiel für eine eigenständige ästhetische Lösung bei der Wiener tramway. »M«-dreiwagenzug vor dem schliesslich doch noch mutwillig zerstörten Nordbahnhof. Der motorwagen weist einen »lyrabügel« auf, hat aber schon schienenbremsen (adhäsionsunabhängig, mit einem halben jahrhundert verspätung auch in Wien »in mode« gekommen). Die zielangabe ist ungeschickt, besser wäre die angabe des bezirks und des stadtviertels. Am absurdesten war die bezeichnung der nördlichen endstation (»endstelle«) der linie 8: »Glatzgasse« – eine kaum 100 m lange, völlig unbekannte gasse am Döblinger Gürtel. (Die Type M der Wiener Verkehrsbetriebe. Wien, Pospischil 1978.)

teresse und motivation, aufmerksamkei vs. zerstreutheit, beobachtungs- und erinnerungsvermögen etc. zusammenhängen). In einer fremden stadt ankommend, können wir uns also, aller ungewohntheit zu trotz, meist auf antrieb gut zurechtfinden: also nicht einfach ein taxi heranzuwinken⁴⁶, sondern die nächste station von bus,

tram oder metro zu finden. Das funktioniert im prinzip ebenso gut, wenn wir jahrzehnte nicht in dieser stadt gewesen sind, und sich die ausdrucksformen, erscheinungsbilder, die signaletiken eventuell grundlegend verändert haben. Wir besitzen diese fähigkeit aufgrund einer ausgeprägten semiologischen kompetenz, deren permanente anpassung an das reale sozusagen unsere personale bindung an »die Geschichte« ausmacht.⁴⁷

Es ist ein ausserordentlich bemerkenswertes phänomen, dass wir über solche fähigkeiten verfügen. Ihr erlernen muss sehr früh in der kindheit einsetzen. Sie passen sich zudem an die permanenten verwerfungen und verschiebungen just all dieser signaletiken in synchroner art und weise an, ohne dass diese prozesse wirklich bewusst würden. Diese kompetenz erweist sich also an jener unsumme von kaum bewusst wahrgenommenen »minimalzeichen«, die allerdings zu einem letztlich gigantischen ensemble von non-intentional zustandegemommener bedeutung zusammengefügt worden sind und laufend auf immer wieder variierte weise adaptiert werden. Das bedeutet, dass wir ebenso permanent (sowie vorbewusst) eine grosse menge von lernprozessen in einem fort weiter vollziehen. (Aber »zusammenfügen« darf natürlich nicht im sinne bewusster strategien verstanden werden: es handelt sich sozusagen um automatiken der bedeutungskonstruktionen in den bereichen der materiellen und symbolischen kultur.)

Was unsere entschlüsselungs-, orientierungs- und damit lebensfähigkeit betrifft, ist allerdings auch zu sagen, dass wir einiger hilfstellungen teilhaftig werden. Denn um uns orientierung in der stadt (aufzählender singular) zu ermöglichen, indem wir ihre bedeutungsbündel dechiffrieren, ist jeweils ein ausgeklügeltes system von bewusst geplanten und durchgeführten, also in die praxis umgesetzten signalisationen erforderlich. Bezogen auf unsere beispiele gehören dazu unter anderem haltestellenschilder und fahrpläne, kartographische darstellungen der jeweiligen netze sowie klare bezeichnungen der individuellen verkehrsmittel sowie des systems und sub-systems, dem sie zugehören. Gerade auch hier sind die historischen wandlungsprozesse besonders signifikant.⁴⁸ Diese können, wie wir gesehen haben, vor allem aus komparatistischer perspektive besonders deutlich gemacht werden.

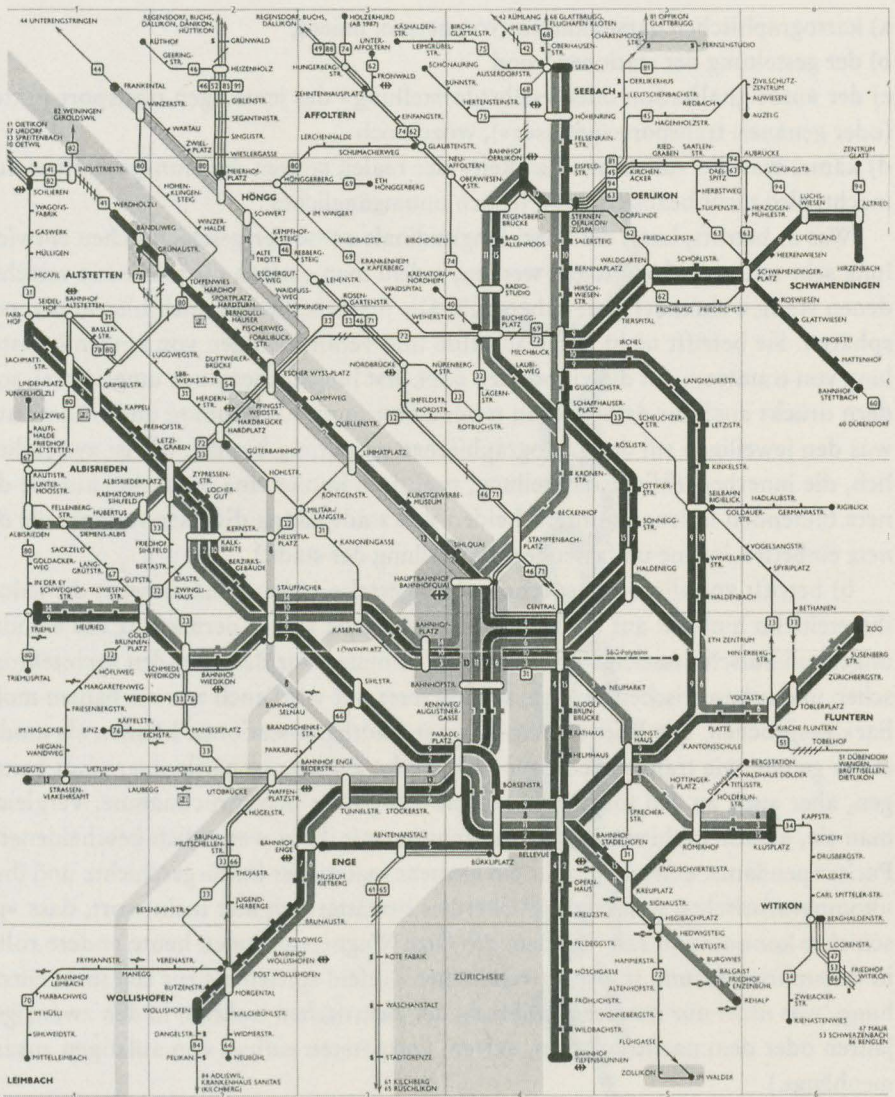
Wenn wir also die intentionalen signalisationen betrachten, welche die *erfahrbarkeit* (höchst genehmes wort in seiner doppelbedeutung im momentanen kontext) ermöglichen, können wir abermals nach den historischen wie auch nach den »typologischen« achsen sehr aufschlussreiche momente herausdestillieren. Ein erstes beispiel sind die stationen oder haltestellen. Die Schilder waren früher in Nordamerika nicht selten an den querverspannungen der fahrleitung befestigt: kleine blechtafeln, etwa mit der aufschrift »car stop«; häufig war auch eine entsprechende kleine notiz an den fahrleitungsmasten angebracht. Ohne auf alle details, die für Europa typisch sind, eingehen zu können, bringe ich zwei beispiele als beleg, die auch gleichzeitig den historischen *wandel* markieren. Österreich hatte früher eigene, recht ansprechend »gestylte« haltestellenschilder, während in Deutschland

bald der »haltestellen-phallus« aufkam (er stellt angeblich einen auf »halt« stehenden eisenbahn-semaphor dar, was aber wahrscheinlich heute schon ebenso wenig nachvollziehbar ist wie die dampflok auf dem verkehrszeichen für »unbeschränkter bahnübergang«⁴⁹) und ab der NS-zeit alle anderen lösungen beseitigte.⁵⁰ Ist es überflüssig zu sagen, dass überall nationale lösungen entstanden sind, die inzwischen kaum durchbrechbare traditionen bilden, schon der fortdauer der verständlichkeit wegen?

Auf der anderen seite ist es von grösstem interesse zu betonen, dass die österreichischen schilder »naturgemäss« durch die deutschen abgelöst wurden – ein prozess, der keineswegs nach 1945 gestoppt, sondern im gegenteil noch forciert wurde. Lediglich die Wiener »verkehrsbetriebe« hielten an ihrem typischen schild fest – die ellipse für tramway-stationen, die halbierte ellipse für autobus-stationen –; ähnlich verhielt es sich im fall Wien/Baden sowie zunächst auch hinsichtlich des »postautos«: manchen wird noch das einem »marterl« nachempfundene schild in erinnerung sein, holz, email, »postauto haltestelle«, in den siebzigerjahren abgelöst vom reichseinheits-haltestellen-phallus; die aufschrift war dann »postbus« (was freilich beispielsweise im niederländischen etwas völlig anderes bedeutet). Die historische sequenz markiert hier also mit besonderer deutlichkeit eine *symbolische dependenz*, die zunimmt, obwohl – formal und offiziös – die politische mit der neuerlichen selbständigkeit Österreichs ab 1945 abgenommen hat. Österreich »wollte« in der zwischenkriegszeit »kein staat sein«, unterhielt mehr ökonomische relationen mit den nachfolgestaaten als mit dem Deutschen Reich und bewahrte sich ein hohes mass an symbolischer, ästhetischer und signaletischer unabhängigigkeit; 1945 folgende schätzte es angeblich seine unabhängigigkeit – nach abzug des letzten »russischen« soldaten (!), büsste jedoch, was urbanistik, verkehrsplanung und -bezeichnung oder einfach ganz allgemein ästhetische optionen betrifft – nicht nur sie: das betrifft so gut wie alle sphären –, in extrem befremdendem ausmass an eigenständigkeit ein (illustration 11).

Vorbewusstes, non-intentionales kann sich also auch in durchdachten systemen ausdrücken und »passiert« nicht nur in den bereichen, die jenseits etwa bewusst geplanter und voll durchdachter signaletiken für transportmittel liegen. Signaletiken haben etwas *verräterisches*. Sie geben aufschluss über den zustand der gesellschaft, die sie hervorbringt. Und sie tun dies, indem sie – »affischierend« – *decouvrieren*, was intentional und non-intentional in sie einfließt respektive eingebracht wird. Wenn wir also diese intentionalen momente und ihre eigentümliche spezifität näher betrachten, so vor allem deshalb, um dieses immense historische / historiographische potential (wie es die semio-logischen blickwinkel und analysetechniken und -methoden zu realisieren vermögen) klar zu markieren.

Signalétique, also etwa in der französischen sprache, meint, durchaus auch diesseits theoretischer profundität, einfach die methode, die angewandt wird, um das oder jenes zu »bezeichnen«. Bei den transportmitteln kann unterschieden werden zwischen



ENDSTATIONEN TRAMLINIEN		ZEICHENERKLÄRUNG TRAK		BAHNEN	
FARBIG	BAHNHOF FEHRENBÜNDEN	HAUSTELLE	HAUSTELLE	BAHNHOF SBB	
ALBISRIEDEN	KLOPPATZ	ENDSTATION	ENDSTATION	BAHNHOF FORCHENBAHN	
WÄNDLHOLZ	BAHNHOF FEHRENBÜNDEN			BAHNHOF ETHNALE ZÜRICH	
BAHNHOF ENGE	KIRCHE FELDSTR. ZOO			BAHNHOF ETHNALE ZÜRICH	
(WOLLISHOFEN BHP ENGE) NS	ZOO			BAHNHOF ETHNALE ZÜRICH	
WOLLISHOFEN	BAHNHOF STEETBACH			BAHNHOF ETHNALE ZÜRICH	
WOLLISPLATZ	KLUSSPLATZ			BAHNHOF ETHNALE ZÜRICH	
(TRAPPE) HEUREAU	HERZLICHBACH			BAHNHOF ETHNALE ZÜRICH	
TALBACH	GERLICHENSTR./SARLIEBACH			BAHNHOF ETHNALE ZÜRICH	
BAHNHOF OERLIKON	HEMPL			BAHNHOF ETHNALE ZÜRICH	
FRANKENTAL	ALBSGUTLI			BAHNHOF ETHNALE ZÜRICH	
THURNO	SEEBACH			BAHNHOF ETHNALE ZÜRICH	
(BHP OERLIKON) RUCHEGGPLATZ	KLUSSPLATZ			BAHNHOF ETHNALE ZÜRICH	

BE KLAPPHEIM GEGEBT JE STRECKEN WERDEN NUR ZU BESTIMMTEN ZEITEN BEFAHREN (SIEHE FAHRPLAN)

Abb. 12: Typischer netzplan – in diesem fall Zürich –, der letztlich seine inspiration durch die London underground-map von Beck nicht verleugnen kann. Die tramway-linien (dicke striche) basieren auf einem farbcode, der dem der liniennummern auf den einzelnen zügen entspricht: z. b. linie 2 weiss auf rot. Plan aus dem jahr 1986, nicht lang nach einföhrung des farbcodes. (Light Rail Review. 3.)

- a) kartographischen darstellungen (von netzen, linien),
- b) der gestaltung der stationen⁵¹ und
- c) der autosignalisation oder »selbstdarstellung« des jeweiligen transport-mittels (oder genauer: transport-»gefäßes«), wozu noch
- d) käme, was die »unvermeidlichkeit« der realen spuren der transportmittel ausmacht, also nicht beabsichtigtes, jedoch unumgängliches.⁵²

Was a) betrifft, kann die quasi longitudinale achse der geschichtlichen entwickelung sehr schön nachvollzogen werden, indem man einfach die pläne aus verschiedenen stadien einander gegenüberstellt. Die historizität zeigt sich hier in diversen sphären. Sie betrifft nicht nur wachstum und veränderungen von netzen (umstellung von tramway- auf dieselbuslinien oder, erst jüngst, eben auch umgekehrt), sondern drückt auch die ästhetischen moden bestimmter zeitpunkte und -räume aus, was den jeweiligen stil der kartographischen gestaltung betrifft. (Es ist zweckdienlich, die innerbetriebliche darstellung, praktisch immer eine reduktion auf die das netz bildenden linien, zu unterscheiden von stadtplänen diverser verlage, die *das netz* einbetten in eine umfassendere darstellung der stadt.)

b) betrifft vor allem ästhetische (oder »gestalterische«) phänomene, die jedoch ihrerseits im hinblick auf die beiden pole konstanz versus permanenz des wandels ungemein aufschlussreich sind. Eigentlich kommen wir damit in den architektonischen und urbanistischen bereich; seit kürzerer zeit wird auch von »urbanem mobiliar« gesprochen. Die Wiener Otto-Wagner-stadtbahn-stationen können als modell dafür gelten, wie transportbezogene bauwerke zur atmosphärik einer stadt beitragen, aber auch zu den formen ihrer benützung oder inanspruchnahme. Vergleicht man sie, gerade im historischen längsschnitt, mit ihren wesentlich bescheideneren Pariser pendants, entsteht daraus ein element materieller kulturgeschichte und ihres »komparatistischen potentials«. (Überdies bestätigt sich hier mein wort, dass »geschichte konnotation *sei*«⁵³, indem die Otto Wagner-stationen heute andere rollen in ihrem urbanen und transporttechnischen umfeld spielen als zur zeit ihrer entstehung, was nicht nur mit der einföhrung der elektrischen traktion in den zwanziger-jahren oder dem nachträglichen, extrem verspäteten einbau von aufzügen zusammenhängt.)

Was c) anbelangt, sollte man zwei untergruppen einföhren. Die signalisation im strengen sinn betrifft die beschilderung der einzelnen wagen (durch metall- oder kunststofftafeln, rollbänder, neuerdings in alphanumerischer form) für liniennummer, fahrziel und route. Diese informationen korrespondieren mit denen der kartographischen darstellung in form des liniennetzplans sowie mit dem fahrplan; bessere öffentliche transportunternehmen bieten schon seit geraumer zeit beides. Die zählebigkeit von alten lösungen, die auf die vorige jahrhundertwende zurückgehen können, ist dabei bemerkenswert. Ähnlich verhält es sich mit den gravierenden qualitätsunterschieden. Mangelhaft oder kaum verständliche (und damit pseudo-) information kann exzellenten lösungen gegenübergestellt werden, oft sogar innerhalb eines landes.⁵⁴ Ausdruck der jeweiligen zeitstimmung ist zum anderen die gestaltung

des wagenmaterials, die oftmals kaum glaublichen veränderungen unterliegt, in anderen (parallel-)fällen konstanz über viele jahrzehnte hinweg erweist.⁵⁵

Menschen, die einen blick dafür haben, vermögen solche temporale und kulturspezifika sogar an der gänzlich diesseits aller intention (was die signaletik betrifft) liegenden aussagekraft von »schiene und fahrdraht« abzulesen.⁵⁶ Derlei spezifika können mit dem generellen und globalen einer (materiellen) kultur und ihres wandels auf vorteilhafte und erfolversprechende weise in zusammenhang gebracht werden. Und so wie zwischen den genannten (intentionalen und non-intentionalen) signaletiken naturgemäss zahlreiche verknüpfungen bestehen, sind die permanenten transformationsprozesse eben dieser bedeutungszusammenhänge ein »historicum« par excellence.

Nehmen wir an, einen stadt- oder verkehrslinienplan in der hand zu haben, der die linien verzeichnet, dass wir zweitens diejenige linie, die wir benutzen wollen, an der stationssignalisation auffinden, dass drittens der herankommende wagen, den wir gleich besteigen werden, eben diese liniennummer trägt – und dass er schliesslich viertens schiene und/oder fahrdraht seiner route folgt ... mithin haben wir eine simpel wirkende, in wahrheit aber hochkomplexe kombination von »realem« und »symbolischen«, die vermöge unserer vorstellungs-, also *imaginationskraft* funktioniert (illustration 12). Und die dadurch sich ergebenden imaginationen ergeben auch die in aller regel vorbewusst bleibenden *historizitätseindrücke*. Ich habe bereits darauf hingewiesen, dass wir uns auch in städten, in denen wir lange zeit nicht gewesen sind, meist auf antrieb zurechtfinden. Dieser umstand erklärt sich daraus, dass wir – ein wenig im sinne von Beckers *Everyman His Own Historian* – imaginativ alles historisch auf eine syntagmatische achse bringen, so wie wir, im kulturvergleich, alles auch auf der komparativen oder komparatistischen (vertikalen) achse eintragen.

Die welt der signaletik trägt also wesentlich dazu bei, dass wir uns in permanent sich wandelnder wirklichkeit der materiellen kultur (die allerdings symbolisch ausgedrückt und imaginativ vorgestellt werden muss) zurechtfinden; ohne den entscheidenden faktor signaletik wäre orientierung – im weitesten sinn des wortes – vielleicht überhaupt nicht möglich. Die geschichte der signaletik – und vor allem die geschichte unseres umgangs und unserer umgangsfähigkeit mit ihr – ist hinfort von grösstem interesse.

Dieses historische interesse kann sich auf die signaletik als solche beziehen, was also ihre intentionalen (geplanten) wie ihre non-intentionalen (unumgänglichen) aspekte betrifft. Doch darüber hinaus ist die geschichte der signaletik von solchem interesse, weil sich durch sie hindurch etwas abzeichnet und ausdrückt, das ohne seine berücksichtigung der erkenntnis entzogen bliebe – schlicht weil es auf andere weise sich nicht ergibt respektive ermitteln lässt. Es sind dies vor allem (aber keineswegs ausschliesslich) momente der materiellen kultur und wie sich diese in den kommunikativen systemen darstellt. Mehr als das: Die geschichte der signaletik zeigt auch auf grundsätzliche weise die korrelationen zwischen dem realen und dem

symbolischen auf und dass die imaginativen fähigkeiten so etwas wie eine »denkbrücke« zwischen ihnen herstellen.

Der reichtum dieser quellen ist stupend. Das beginnt mit der historischen entwicklung einer (allerdings berühmt und zu einer art prototyp gewordenen) karto-graphischen darstellung eines durchaus »ikonischen« verkehrsnetzes – ich denke an *Mr Beck's Underground Map*⁵⁷ – und reicht bis zu den verschiedenen stadien des indikatorischen, was also das (nicht-)vorhandensein diverser verkehrsmittel aussagt (»modern« / »(gross-)städtisch« etc.). Freilich, wenn der bösewicht aus *Who Framed Roger Rabbit* die »big red cars« der interurbanen tramway von L.A. beseitigt, braucht es auch keine netzpläne oder sonstige »signaletiken« (im französischen wortsinn) mehr. Die streetcars können allerdings, anders lackiert, mit anderer technologie, wiederkehren – und nun ihrerseits modernität signalisieren und indizieren (wie ein, zwei generationen vorher die freeways). Geschichtstheoretisch könnten wir das – nach Freud und mit Michel de Certeau – als wiederkehr des verdrängten in anderer form begreifen.

Anmerkungen

¹ Vorbemerkungen. Nach reiflicher überlegung habe ich mich entschlossen, diesen aufsatz zum zweck grösserer klarheit als eine art »doppeltext« zu verfassen: im haupttext findet sich die eigentliche wissenschaftliche argumentation, im nebensatz, in den fussnoten, sind die (überwiegend technikgeschichtlichen) details untergebracht, die als information gedacht sind und zum verständnis erheblich beitragen, ohne jedoch für die quellenanalyse und -interpretation absolut unverzichtbar zu sein.

Was die kleinschreibung und den verzicht auf das sogenannte »scharfe S« betrifft (das der notation der »frakturschrift« zugehört), beziehe ich mich auf die »Vorschläge zur Neuregelung der deutschen Rechtschreibung« (Tübingen, Narr 1993) sowie auf den appendix meines buches: Die geschichtsfälle. Über bilder, einbildungen und geschichtsbilder, Wien 2000.

² Wolfgang Hildesheimer, Mitteilungen an Max über den Stand der Dinge und anderes, Frankfurt am Main 1986 (= st 1276), 52 (ursprünglich 1983).

³ Hinsichtlich der verkehrsmittel ist die terminologie kaum weniger signifikant als sie selber es materialiter sind (vermöge ihrer technologischen parameter oder ihrer sozialen benützung). Das österreichische deutsch sprach früher von tramway statt »strassenbahn«, ein (des übermässigen deutschen einflusses wegen) immer seltener gehörtes wort; tramway ist im österreichischen feminin, im deutsch der Schweiz hingegen ein neutrum (»das tram«), bayerisch pflegt man (nach wie vor) »die tråmbahn« zu sagen. Tramway, englischen ursprungs, wird identisch im französischen verwendet (»trammweh«); in leicht abgewandelter form kommt es im italienischen und spanischen ebenfalls vor: tramvia resp. tranvia; auch die slawischen sprachen verwenden diesen terminus in nur leicht adaptierter form. Tramway kommt offenbar im bereich der deutschen sprache abhanden, weil es den »nachteil« internationaler verständlichkeit hat (in deutschen städten ist auch immer »stadtmitte« – und nicht zentrum – ausgeschildert). Im US-amerikanischen englisch waren die begriffe streetcar und trolley (oder trolleycar) gebräuchlich – nicht zu verwechseln mit dem trolleybus, im deutschen deutsch »obus«, von »oberleitungsomni-bus«, genannt (obus heisst auf französisch granate); in der Schweiz (auch in der germanopho-

nen), in Frankreich etc. verwendet man ebenfalls den englischen begriff trolleybus, so wie früher auch in Österreich, in Tschechien etwa heisst er »trollejbus«. In Nordamerika spricht man bezugnehmend auf die tramway heute in fachkreisen von »LRT« (= light rapid transit). En passant wird noch ein paar mal auf die politische signifikanz des sprachgebrauchs – als teil eines umfassenden systems von sozialer kommunikation verstanden – hingewiesen werden.

⁴ Schmalspur nennt man alles geringer dimensionierte als 1435 mm (»normalspur«: 4 fuss, 8 1/2 zoll), »übliche« schmalspuren sind 1067 mm (»kapspur«), 760 mm (bosnische spurweite) und meterspur, eine seltene ist 900mm (Lissabon und Linz); breitspur ist grösser dimensioniert (etwa anfänglich die Great Western London – Bristol, vor allem natürlich die immer noch existierenden iberischen und russischen spurweiten, 1524 resp. 1676 mm sowie die australische breitspur, zu schweigen von einer lieblingsidee Adolf Hitlers: der 3000-mm-spurbahn ...).

Es ist förderlich, sich bewusst zu machen, dass sich bereits hier signaletik und atmosphärik abzeichnen: »schmalspurig« ist ein pejorativer begriff (z. b. »schmalspuringenieur«); Stuttgart, das über ein ausgezeichnetes meterspuriges netz verfügte, sah sich veranlasst, ein jahrzehnte in anspruch nehmendes umspurungsprogramm (auf normalspur) vorzunehmen: der verdacht ist naheliegend, dass hier vorbewusst die implikationen (?) von schmalspur beseitigt werden sollten, was (psycho-)logisch nur sinn ergibt, wenn man sich eben »schmalspurig« vorkommt.

⁵ Diese städteverbindenden tramways fuhren durch alle ortszentren hindurch, ihren aussergewöhnlichen dimensionen zum trotz. Ihre stationen waren häufig im parterre von stattlichen gebäuden untergebracht. Überland erreichten sie 90 meilen pro stunde und mehr und übertrafen damit nicht selten parallel verlaufende eisenbahnstrecken. Es gab auch schlaf- und speisewagen sowie güterverkehr. Auch bei nur oberflächlicher kenntnis der geschichte der USA wird augenblicklich ersichtlich, welch enorme rolle diese tramways für die integration des landes spielten. Zum verständnis trägt bei sich vorzustellen, dass beispielsweise Cincinnati – via Dayton und Toledo – mit Detroit verbunden war, von wo aus man auch (mit umsteigen) Chicago erreichen konnte; Chicago seinerseits war wiederum mit Indianapolis verbunden (von dem nicht weniger als zwölf differente strecken ausgingen), und von hier aus konnte man östlich via Dayton und Columbus bis Zanesville mit der tramway fahren.

Was »L.A.« selbst betrifft, gab es eine (als letzte des systems eingestellte) interurbanlinie nach Long Beach, die u. a. Watts an die innenstadt anband; die legendären unruhen in Watts hängen mit der unversorgung durch linienverkehrsmittel nach der um- resp. einstellung der tramway zusammen. Eine (wenn man so will) ironie der geschichte besteht darin, dass die linie L.A. – Long Beach vor einem jahrzehnt als völlig neu konstruierte tramway-strecke (inzwischen allerdings »LRT« genannt) wieder in betrieb genommen worden ist. Die reisegeschwindigkeit liegt allerdings heute deutlich niedriger als seinerzeit, mit den big red cars.

⁶ Abermals ist eine terminologische anmerkung am platz, weil sie gewissermassen den semiologischen verknüpfungspunkt zwischen der welt der realen objekte und ihrer bezeichnung markiert. »Automobil« versus »kraftfahrzeug« liegt als oppositiv (kosmopolitisch / deutsch) durchaus auf der hand. Konkret in bezug auf die USA, mit denen wir begonnen haben, ist noch von interesse hinzuzufügen, dass sich international überraschenderweise – da Frankreich und die französische sprache immer mehr an gewicht verlieren – das wort »metro« durchgesetzt hat. Die meisten US-verkehrssysteme nehmen mit diesem begriff auf ihre netze bezug, auch wenn sie (wie beispielsweise Portland, Oregon) gar keine metro/u-bahn besitzen/betreiben. U-bahn hat sich eigentlich nicht über den deutschen bereich hinaus durchgesetzt, trotz der Londoner underground, auf die allerdings eher mit dem begriff »tube« bezug genommen wird. Natürlich könn(t)en wir auch im deutschen das wort metro benützen (»die metro«, ohne accent aigu, gar nicht so selten im sprachgebrauch, allerdings heisst es, quasi im original, le métro).

⁷ USA 1988. Regie: Robert Zemeckis, mit Bob Hoskins, Joanna Cassidy, Christopher Lloyd (... und zahlreichen cartoon-figuren).

- ⁸ Um also den haupttext nicht zu sehr zu überlasten: »extra-muros«, also gesamt-Paris, man müsste heute eigentlich sagen: extra-périph'-Paris verfügt immerhin schon wieder über zwei linien, weitere sind in bau/planung; in London gibt es den Croydon tramlink, in den USA gibt es neue tramway-systeme (»LRTs«) z. b. in Portland (Oregon), »Silicon Valley« (San Jose), Los Angeles, wo wir schon waren (das berühmte »sic!« drängt sich förmlich auf), Sacramento, San Diego, Denver, Dallas, St. Louis, Baltimore, Buffalo etc., etc.; sogar in Detroit gibt es eine linie. Die britischen inseln und Irland stehen nur wenig nach (z. b. Manchester oder Dublin, in bau); und in Frankreich gibt es einen wahren boom: Nantes, Grenoble, Lyon, Montpellier, Bordeaux, Valenciennes, Rouen, Orléans, Nizza und Toulon) ... Das und mehr addiert sich zu den (wenigen) bestehen gebliebenen systemen, also Marseille, Saint-Étienne, Lille(-Roubaix-Tourcoing): die sogenannte »Mongy-tramway war einmal städteverbindend und ist heute praktisch innerstädtisch, ein interessantes beispiel dafür, wie eine »interurban« zu einer stadt-tramway wird, oder Boston, Philadelphia, Pittsburgh, New Orleans und San Francisco. Nicht zu vergessen, in Europa, Valencia oder Bologna, Genua und Palermo etc. Es ist bemerkenswert, dass damit geschichte (mit einem grossen G sozusagen) gewissermassen revidiert, ja korrigiert wird, denn in praktisch all diesen städten war die tramway zwischen den vierziger- und sechzigerjahren besichtigt worden. Zwei weitere faktoren: die wirklich grossen (»monster«-)systeme wie Amsterdam, Mailand oder vor allem Melbourne – ganz zu schweigen von denen in den ehemaligen sozialistischen ländern, die eine eigene étude erfordern würden (allein im jetzigen Russland ca. 150 systeme) – sind damit ebenso wenig berührt wie »neue riesen«, zum beispiel Tuen Mun (Hongkong).
- ⁹ Die bekannteste, aus sicherheitserwägungen kaum mehr verwendete, jedoch bereits völlig ikonische type ist der »Routemaster« aus den fünfzigerjahren (mit haubenmotor und seitlich offener plattform mit schaffner(in)abfertigung.
- ¹⁰ En passant sei, als querverweis, auf die britischen eisenbahnen, einst das modell für kultivierten personentransport, aufmerksam gemacht, die, vor allem ihrer mangelnden sicherheit wegen, immer wieder (und nicht zu unrecht) für schlagzeilen sorgen. Die aus der privatisierung resultierende zerreiung des ensembles, das sich grob folgendermassen umschreiben lässt: infrastruktur, verkehrsmittel im engeren sinn, fahrplangestaltung und -koordination, anbot in puncto frequenz und komfort etc. sowie logistik im allgemeinen etc., zeitigt katastrophale auswirkungen, die noch lange nicht ausgestanden sind. (Ein analoges ist für ex-London-transport gültig. Es werden pfundmilliarden-summen genannt, um auch nur die sicherheitseinrichtungen der Londoner metro, »tube«, auf nur einigermassen adäquaten standard zu bringen.) Was die britischen eisenbahnen betrifft, so teilen sie sich in inzwischen an die drei dutzend besitzer, darunter »Virgin« oder die (inzwischen unter »Vivendi« firmierenden) französischen wasserwerke, die rund ein viertel des netzes betreiben.
- ¹¹ Einige fachtermini, -abkürzungen etc. sind immer wieder unvermeidbar. »6x« bedeutet z. b. sechsachsiger. Nur dort, wo es für informationsbereitstellung und argumentationsführung absolut unvermeidbar ist, wird im einzelnen durch fussnoten darauf verwiesen.
- ¹² Einer deutschen tradition folgend hat sich im laufe der letzten zwei, drei jahrzehnte ein klassischer wagen- oder waggon-type herausgeschält: zweiteiliger, sechsachsiger gelenkwagen, mittleres drehgestell (nach »Jacobs«- resp. »Urbinati«-bauweise, ihrerseits italienischen ursprungs, 20er-jahre), nicht motorisiert, in den enddrehgestellen je ein längs liegender motor (bisweilen 2 querliegende motoren), meist zweirichtungswagen mit fahrerständen an beiden enden (betriebliche flexibilität!). Es wird behauptet, diese »gefässgrösse« sei die ideale. Früher bildete man lieber verkehrszeitabhängige garnituren (motorwagen mit beiwagen oder mehrere gekuppelte motorwagen in vielfachsteuerung). Auch hier ist »wellenförmige« historische bewegung zweirichtungs-, einrichtungs-, zweirichtungswagen zu diagnostizieren.
- ¹³ Stadtbahn ist ein »bundesdeutscher« begriff, der mit dem alten (früheren) begriff (Wiener) /stadtbahn/ nichts zu tun hat. Die Wiener stadtbahn war praktisch eine metro (unbedeutend,

dass sie lange zeit mit zweiachsigem wagenmaterial das auslangen finden musste), also mit »untergrund«- und hochbahnstrecken (in Paris: »métro aérien«). Die »deutsche stadtbahn« ist ein verbal-semantischer trick: statt strassenbahn (= tramway) wird, um modernität zu signalisieren, ein »neuer« begriff ins spiel gebracht. In den USA ist dafür in fachkreisen der begriff LRT eingeführt, aus marketing-gründen wird aber meist – in irgendeiner form – mit metro darauf bezug genommen: z. b. in San Francisco »Muni Metro« (cf. infra), ähnlich in Britannien: Midland Metro für die tramway Birmingham – Wolverhampton; andererseits: South Yorkshire Super Tram (für Sheffield).

¹⁴ Noch in den 90er-jahren fahren in Melbourne vierachser, die auf die zeit um 1930 zurückgehen, und zwar im mischbetrieb mit hochmodernen vier- und sechs-achsern. Was diese »zeitenmischung« durch kombination oder parallelisierung von diversen historischen straten für eindrücke (und wären sie gleich vorbewusst) erzeugt, wäre eine noch präzisere untersuchung wert. Zwei fakten sollten zudem vermittelt werden: a) kein anderes system als Melbourne hat trotz weithin ebener topographie so lange an den kabel-tramways (San Francisco!) festgehalten, b) die atmosphärik vermittelt keinen anklang an britisches (doppeldecker).

¹⁵ PCC-wagen (auch hier wäre eine eigene geschichte nötig) nennt man die um 1930 in den USA entwickelten, heute noch durchaus adäquaten wagen, die modernen standards entsprechen: schnell, leise, bequem, mit hoher motorleistung: 4-achsig, meist einrichtungswagen, für zugsteuerung ausgerüstet. In San Francisco gibt es neben den berühmten, ja legendären kabel-tramways auch »ganz normale«, die in der ersten unterirdischen etage der Market Street verkehren und weiter stadtauswärts fächerförmig ausgefädelt werden. Tiefer liegt das »BART« (Bay Area Rapid Transit) genannte metro-system. Im strassenplanum, wo es früher eine viergleisige anlage gab, sind die tramway-schienen immer verblieben; daneben gibt es komplexe fahrleitungsanlagen für das sehr ausgedehnte trolleybusnetz. Seit kurzer zeit nützt man die oberirdischen schienen für etwas, das fast museumstramway genannt werden könnte, jedoch in normalem fahrplanverkehr betrieben wird (linie F) – und zwar mit völlig neu hergerichteten PCC-wagen, wobei die farbgebung der rund 30 wagen jeweils diejenige eines US-betriebs »zitiert«, der jemals PCC-wagen im bestand hatte. Der eindruck ist der eines historischen längs- und querschnitts durch einen konstituierenden aspekt der materiellen kulturgeschichte der USA. »PCC« steht für: Electric Railways Presidents' Conference Committee, jene körperschaft, die die planungen für den US-einheitswagen ab ende der 20er-jahre koordinierte (die wagen wurden praktisch ausschliesslich von Pullman und St. Louis gebaut, elektr. ausrüstung von General Electric oder Westinghouse). Von besonderem interesse ist, dass gegen ende der 40er-jahre Tatra und La Brugeoise et Nivelles die entsprechenden lizenzen erwarben; das resultat ist, dass fast alle der zehntausenden tramways des ehemaligen »ostblocks« somit eigentlich PCC-wagen sind/waren – sowie auch tramways in Belgien (Gent, Antwerpen), den Niederlanden (Den Haag) und Frankreich (Saint-Étienne, Marseille).

¹⁶ Cf. motto des vorliegenden aufsatzes. Gerne hätte ich einmal das verkehrswesen kennengelernt, zu schweigen vom schienenverkehrswesen.

¹⁷ Es handelt sich um dreiachsige gelenkwagen, die von der italienischen firma Breda stammen, obzwar auf den volants »MAN« steht. Es sind »bi-mode« oder »duobusse«, i. e., sie besitzen sowohl einen elektrischen als auch einen dieselmotor. Im tunnel fahren sie naheliegenderweise elektrisch, auf den aussenstrecken, einschliesslich weit hinaus ins umland auf den interstates, im dieselbetrieb. Besonders kurios ist, dass dieses netz mit dem oberirdischen trolleybusnetz nicht zusammenhängt – sodass praktisch Seattle eigentlich über zwei separate trolleybus-netze verfügt.

¹⁸ Sie stammt tatsächlich aus Melbourne und ist 1927 gebaut worden, genannt wird sie »Seattle's Waterfront Streetcar«, betrieben von der städtischen verkehrsgesellschaft »Metro«. Diese »99« genannte linie war ursprünglich als eine art touristenattraktion entlang des reurbanisierten haufengeländes gebaut worden, ist jedoch inzwischen verlängert worden und erfüllt durchaus nor-

male verkehrsaufgaben (Metro Bus Tunnel Station – Kingdome – Pioneer Square – Pike Place Hill Climb – Pier 70).

- ¹⁹ Vielleicht nur aufmerksameren menschen fällt in den (also sehr grosszügig angelegten) quasi-metro-stationen des einen – neueren – trolleybus-systems auf, dass da nicht nur die typischen doppelpoligen fahrleitungsanlagen installiert sind, sondern auch (normalspurige) gleise; im prinzip könnte hier also auch eine tramway verkehren. Historisch versierte wissen, dass es früher eine interurban Seattle – Tacoma gegeben hat, die die verkehrsplaner gern, in moderner form, wiedererrichten würden. Schliesslich ist noch bemerkenswert, dass die trolleybusse im tunnel ohne spurführung verkehren, in praxi ziemlich schnell; was die (deutsche) auffassung widerlegt, dass es spurgeführte busse geben solle (wie beispielsweise in Adelaide oder für kurze zeit in Essen).
- ²⁰ Langage (wie *linguaggio* oder *lenguaje*) bezeichnet im unterschied zum undifferenzierten »sprache«, »language« etc. der germanischen sprachen allgemein jedes kommunikationssystem, also beispielsweise auch visuelle systeme.
- ²¹ Roland Barthes par Roland Barthes, Paris 1975, 180. In der kritischen edition: *OEuvres complètes*, tome III 1974-1980, Paris 1995, 230.
- ²² Michel de Certeau, Luce Giard, Pierre Mayol: *L'invention du quotidien*. 2 vol. Paris 10/18 1980.
- ²³ Cf. Schmid, geschichtsfalle, wie anm. 1.
- ²⁴ Es sind noch viele »standardbusse« in betrieb, konstruktiv auf die 60er-jahre zurückgehend (Berliet- und Saviem-entwürfe), die berühmten SC10, die einmal so legendär werden dürften wie die alten busse mit heckplattform und heckEinstieg, mit relativ schwachen MAN-motoren, die liegend im bug unter dem fahrerplatz angeordnet sind. Charakteristisch sind die stark konvex gewölbten frontscheiben; ihre liegend angeordnete federung bewirkt eigentümliche schwingende bewegungen bei anfahr- und bremsvorgängen.
- ²⁵ Oder ist die Pariser metro (*le métro*) doch ikone und emblem? Oder nur für filmfans: man denke nur an *Le samouraï* von Jean-Pierre Melville.
- ²⁶ »Verkehrsrorange« versuchte man um 1970 vielerorts einzuführen (sicherheitserwägungen; eindeutige, allenthalben verwendete signaletik), etwa auch in der Schweiz, wo diese einheitsfarbe bald wieder von den traditionellen betriebsfarben verdrängt wurde, z.b. olivgrün-beige in Bern. Vor allem Rom kehrt nun rasch und systematisch zur klassischen »tramvia«-farbe zurück: zwei grün-töne. Im faschistischen Italien war diese farbe einheitlich für alle stadtverkehrsmittel (auch *filovia/filobus*) vorgeschrieben, für die trans- und interurbanen tramways und busse jedoch ein lebhaftes ultramarin mit crème – eine »corporate identity« also *avant la lettre*.
- ²⁷ Z.b. gab es einmal einen US-film, in dem Münchner tramways – die ja »naturgemäss« ebenfalls blau-weiss lackiert sind – als Zürcher figurierten; die sequenzen wurden auch in München und nicht in Zürich gedreht, woran sich die relevante frage anschliesst, wem das aufgefallen sein mag.
- ²⁸ Die omnipräsenz der rot-weissen tramway-züge ist in der tat charakteristisch und fällt beispielsweise kulturfilmern durchaus auf. Kaum ein solcher film (von US- oder französischer provenienz beispielsweise), der nicht darauf verwiese.
- ²⁹ Diese vierachser wurden von zwei italienischen ingenieuren konstruiert; die benennung bezieht sich allerdings, irreführend und vereinfachend, auf eine eben von Mr Peter Witt in den USA eingeführte fahrgast-»abfertigung« (»fahrgastfluss«).
- ³⁰ Die »u-bahn«-wagen wurden silbrig gestrichen und – anklang an Mercedes – reichlich pueril »silberpfeile«, bzw. -steigerung der puerilität – »porsche-bim« genannt. Die neuen tramways heissen, ebenfalls sehr deutsch, »ULF« (was sich allerdings aus ultra low floor ergibt); sie weisen einen dunkelgrauen grundfarbton (eine art anthrazit) auf. Die vorherigen tramway-»generationen« waren der typenbezeichnung »E«, »E1«, »E2« wegen Emil getauft worden.

- ³¹ Gräf & Stift und Steyr bauten, was die ästhetik (das design) betrifft, einfach die deutschen (personenbeförderungskanister oder schuhkartons genannten) »standardlinienbusse« nach, und vor allem seit mitte der fünfzigerjahre wurden tramways ausschliesslich nach deutschen lizenzen gebaut, was umso weniger verständlich ist, wenn man in rechnung stellt, dass Wien immer eines der grössten tramway-systeme besass. Die type E/E1, in über 400 exemplaren präsent, trat also an die stelle eines möglichen österreichischen baumusters, das in form der prototyp-garnitur C/c vorgegeben gewesen wäre. Nicht einmal bei der tramway reichte es zu einer eigenen ästhetik: die fatal an die »nientische« der 50er-jahre erinnernde gestaltung der frontpartie der E/E1 und auch der E2 bestimmt also heute (und noch für jahrzehnte) das Wiener stadtbild – wie auch (allerdings rasch abnehmend) das von Frankfurt, Köln, Essen etc., etc.
- ³² Erstere ist inzwischen teil des firmenimperiums Bombardier, zu dem auch die früheren Lohnerwerke, Wien gehören. Breda, sehr präsent in Nordamerika, löst ... Boeing ab: in der zweiten hälfte der 70er-jahre versuchte sich Boeing zu »diversifizieren«, indem es in den tramway-markt einstieg. Die Boeing-Vertol-wagen wurden in San Francisco als befriedigend, in Boston als katastrophal erachtet.
- ³³ Es handelt sich eigentlich um eine übertragung: bei den ersten versuchen mit der stromabnahme lief tatsächlich ein kleines wägelchen auf einer doppelpoligen fahrleitung, der fahrdraht wurde also von oben bestrichen (oder eigentlich berollt: die wägelchen besaßen vier kleine räder); weichen mussten demzufolge unglaublich kompliziert ausfallen, auch stürzten die wägelchen manchmal herab, sehr zum schaden von passanten unter umständen. »Trolley« kann man z. b. auch die servier-wägelchen in flugzeugen nennen.
- ³⁴ Die italienische farbgebung für stadt- und überlandverkehrsmittel habe ich bereits erwähnt und auch auf die scharlachroten Londoner doppeldecker verwiesen. Das Wiener (und zum teil auch österreichische) rot-weiss gehört ebenfalls in diese kategorie, wie auch, durch viele jahrzehnte hindurch, das klassische deutsche mattgelb, von manchen als crème oder beige bezeichnet, sodass sich die einzelnen betriebe nur durch die farbe der zierstreifen unterschieden, und ein betrieb wie München (blau-elfenbein) dadurch besonders hervorstach.
- ³⁵ Das konnte so weit gehen, dass, wie in Paris oder in Wien, fahrleitungsanlagen nicht zugelassen wurden (vor dem Ersten Krieg), weil sie angeblich das stadtbild zerstörten. Ein »argument«, das auch heute wieder aufgebracht wird und elektrischen betrieben ungeheure probleme bereitet (etwa in Bordeaux und in Dijon). Stattdessen gab es unterirdische stromzuführung, in einer der beiden schienen oder mittig in einer dritten, was profunde betriebliche probleme aufwarf. Ungezählte hobby-photographen fanden die italienischen filobus-fahrleitungen abtossend, während der filmhistoriker Karsten Fledelius (Kopenhagen) von den Salzburger trolleybus-fahrleitungsanlagen so begeistert war, dass er nichts anderes photographierte. Noch um 1930 wurde in Zürich ein grösserer 4-achsiger wagentyp abgelehnt, weil er »das stadtbild beeinträchtigen« würde: putzigkeit und kleinlichkeit als – auch ästhetische – tugend.
- ³⁶ Das hervorragende Wiener liniennummern-schema ist charakteristisch: durchgangslinien = buchstaben (via Ring; wenn ringähnliche strassenzüge durchfahren werden, mit index-zahl versehen, z. b. E2, S18); »transversallinien« zahlen 1 – 20 reserviert; radiallinien (ausgehend vom Ring) 21 aufwärts; über 81 sonderlinien; linienverlängerung resp. -verkürzung »hundredisation« (z. b. 217 od. 360). Bis in die jüngste zeit blieb dieses system klar und praxistauglich und stellte überdies die stadtdar, indem sie quasi topo- in kartographie übersetzte; »italienische überreibungen« gab es nicht: linie 632, 632 sbarrato, 632 dubbio sbarrato, 632 rosso, 632 rosso sbarrato, 632 dubbio sbarrato ... Teil der signaletik waren fast überall auch die architektonischen gestaltungen der stations- (»haltestellen«-)bereiche, ohne an die Guimardsche formgebung der Pariser metro heranzureichen.
- ³⁷ Wie erwähnt, praktisch der deutsche und damit der welteinheitstyp. Erst die niederflurtechnik zwingt zu anderen lösungen (z. b. losradfahrwerke u. ä.)

- ³⁸ In Melbourne verkehren also ende der 90er-jahre noch immer klassische vier-achser eines baumusters aus der zeit vor 1930, und zwar im mischbetrieb mit modernen 4x- und 6x-wagen, vom australischen hersteller Comeng, mit deutscher elektrischer ausrüstung (ursprünglich von der schwedischen ASEA). Sydney, das vor kurzer zeit die tramway wieder eingeführt hat (abgeschafft anfang der 60er-jahre) hat ein deutsches modell gewählt. Der »symbolische sieg« Melbournes, das die tramways nie aufgegeben hat, ist natürlich im hinblick auf die sprichwörtliche konkurrenz der beiden städte bemerkenswert, zumal die wagen in Victoria und nicht in New South Wales montiert werden.
- ³⁹ Ist beispielsweise bei »pionier« San Diego der 6-x tramwaywagen auch äusserlich völlig identisch mit dem Frankfurter »U2«, bieten die neueren systeme Strasbourg oder Dallas das gegenbeispiel (im augenblick ist nur von der ästhetik die rede, doch trifft dies teils auch auf die technologischen optionen zu). Seit wenigen jahren ist das bestreben konstatierbar, gesamtösungen (design von wagenmaterial und stationsgestaltung, einbettung ins urbane gefüge etc.) zu erzielen, und es ist inzwischen schon der regelfall, dass berühmte stylisten (wie beispielsweise Pininfarina oder Giugiaro) eisen- und strassenbahnen »zeichnen«.
- ⁴⁰ Auf die ausnahme Hongkong wurde bereits verwiesen; bezeichnend ist, dass das unmittelbar nebenan liegende – neue – system von Tuen-Mun den übergang von einem früheren historischen stadium ins heutige in form des gestaltungskontrastes zeigt; das »globalisierungselement« erweist sich darin, dass die wagen äusserlich fast identisch mit den neueren Melbournen typen sind (Z1 – Z3, A etc.); sie stammen, was den wagenbaulichen teil anbelangt, ebenfalls von Comeng.
- ⁴¹ Das bereits erwähnte U2-modell ist zwar in den USA fast so etwas wie ein standardwagen, doch was Europa anbelangt, halten sich vor allem deutsche (sogar klein- und kleinst-)betriebe viel darauf zugute, einen eigenen wagentyp entwickeln zu lassen. Vor allem die niederflur-ideologie hat zu einer exzessiven zahl von modellen und modellvarianten geführt. Bisherige versuche, standardisierte typen einzuführen, waren unterschiedlich erfolgreich; der PCC-wagen ist sicherlich das positive beispiel par excellence, wenn es auch bei ihm zahlreiche varianten gab. In Frankreich wurde versucht, le »tramway standard français« (»TSF«) zu lancieren (z. b. Grenoble, Paris), was anfangs auch gelang, ehe Nantes jüngst durch die wahl eines deutschen modells aus der reihe tanzte. Inwieweit sich Alstoms neues modell »Citadis« (bisher Dublin, Montpellier, Orléans etc.) (west-)europaweit durchsetzen wird, ist noch offen; der deutsche markt wird ihm mit sicherheit verschlossen bleiben.
- ⁴² Schmid, geschichtsfalle, wie anm. 1.
- ⁴³ Es stehen genügend allgemeine (sowie spezifisch semiologische) lexika zur verfügung, um im bedarfsfall dem theoretischen potential dieser begriffe und kategorien nachzugehen.
- ⁴⁴ Roland Barthes: *S/Z*. 1970. in: *Œuvres Complètes*. op. cit. (Anm. 21), T.2, 1994, pp. 555 – 741.
- ⁴⁵ Référent – eigentlich ein in der deutschen sprache in dieser bedeutung nicht eingeführter begriff – meint die objekte der realen welt, auf die sich zeichen-operationen beziehen, die ihrerseits klaren logischen regeln und oft auch eindeutigen intentionen unterliegen können. Der »reale autobus« (qua référent) kann also z. b. durch informants angezeigt werden. Differenzierungen zwischen symbol / signal / indiz etc. würden hier zu weit führen – und mitten in andauernde semiologische diskussionen und debatten hinein.
- ⁴⁶ ... das natürlich seinerseits kulturelle und temporale spezifika aufweist. Es wird gebeten, sich das klassische Londoner taxi vorzustellen, ihm die (fast schon verschwundenen) New Yorker Checkers gegenüberzustellen oder die früheren Wiener taxis, immer schwarz, meist von Steyr, mit elfenbeinfarbenen streifen unter den fenstern.
- ⁴⁷ Als marginalie weise ich darauf hin, dass genau dieser wandlungsaspekt fast allen semiologischen untersuchungen abgeht. Könnten die historiker/innen dadurch für die semiologie gewonnen werden, dass ihnen ein weites feld für missionarische tätigkeit offenstände?

- ⁴⁸ Ich habe in mehreren arbeiten auf die grundlegenden momente dieses aspekts bereits aufmerksam gemacht und kann mich daher hier auf weitere zu diesem konzept gehörende bemerkungen beschränken. Cf. Georg Schmid, *Semiopolis: Elements of a History of the Meaning of the City*. in: Solomon u.a. (hg.), *The Mirror of History*. Santa Barbara u. Oxford 1988, 87-98; Georg Schmid, *Die Spur und die Trasse. (Post-)Moderne Wegmarken der Geschichtswissenschaft*, Wien u.a. 1988, IV: Verbildlichen und Vernetzen. Die sozialgeschichtliche Dynamik des Lesens der Stadt, 223-278.
- ⁴⁹ Der phallus wird zudem bei busbetrieben angewandt, bei tramways, der eisenbahn fraglos näher verwandt, gibt es eine kreisförmige tafel.
- ⁵⁰ Die farbkombinatorik ist wenig befriedigend: gelbe grundfarbe mit grünem rand. Diese signalisation wird auch in Österreich angewendet, obzwar – wenigstens – weiss mit rotem rand nahe-liegender wäre.
- ⁵¹ Es liegt auf der hand, dass die palette hier sehr breit gefächert ist. Vom »deutschen haltestellen-phallus« bis zur Otto Wagner-stadtbahnstation ...
- ⁵² Hier handelt es sich um schiene und fahrdraht (cf. meine ausführungen hiezu im gleichnamigen kapitel des buchs *Die Spur und die Trasse*, wie anm. 48).
- ⁵³ Cf. Schmid, *geschichtsfalle*, wie anm.1.
- ⁵⁴ Von der ursprünglich vorzüglichen Wiener lösung der linien-numerierung, vermöge derer man sich sogar geographisch in der stadt orientieren konnte, ist bezeichnenderweise oft die rede; sie ist seither leider völlig vernachlässigt, ja entstellt worden. Das österreichische negativ-gegenbeispiel par excellence ist indessen Salzburg, wo beim busbetrieb eine stupende schlamperei zu befinden ist (und z. b. die linien-numerierung sogar nach drei unterschiedlichen prinzipien erfolgt, wobei sogar noch eines davon nicht einmal konsequent gehandhabt wird). In der gegenwart kann Paris als vorbildlich genannt werden, vor allem was die stationsgestaltung anbelangt: wie auch bei der SNCF sind die wichtigen hinweise dreisprachig (französisch/englisch/deutsch, was auch französischerseits die akzeptanz der vormachtstellung des deutschen anzeigt; nur in seltenen fällen, etwa bei bahnhöfen, wo viele reisende aus Spanien oder Italien ankommen, wird deutsch durch italienisch oder spanisch ersetzt).
- ⁵⁵ Typische, traditionelle, alteingeführte farben aufzugeben, kann sich als unmöglich erweisen, wie bereits durch den hinweis auf das »verkehrsorange« der 70er-jahre deutlich gemacht worden ist. Identität und identifikationsstiftung – zu denken etwa an »zitate« der staatsfarben, beispielsweise Amsterdam blau-weiss-rot – sind dabei fraglos wichtiger als die paar groschen, die aus der »totalwerbung« (reklame-lackierung des ganzen »transportgefässes«) bezogen werden können.
- ⁵⁶ Reichtum / armut einer gesellschaft ergeben sich, unmittelbar einsichtig, aus dem zustand der gleisanlagen. Aber sogar fahrleitungsanlagen können aufschlussreich sein: manche betriebe verwenden heute noch, zumindest teilweise, elemente von fahrdrahtkonstruktionen, die auf die dreißiger jahre zurückgehen und meist von Ohio Brass gestammt haben (manchmal auch frühere ausführungen von Delachaux); Dayton, Edmonton, La-Chaux-de-Fonds oder Saint-Étienne und Limoges wären gute beispiele – damit wird nicht zuletzt auch so etwas wie eine longue durée sichtbar.
- ⁵⁷ Ken Garland, *Mr Beck's Underground Map. A History*, Harrow Weald 1994.