

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin
Band: 81 (1955)
Heft: 39

Artikel: Die Schrift
Autor: Erhismann, Albert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-494925>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

der Transferierbarkeit des ... aus Holzspiegel ... eine Anleihe ... Der Betrag ... Die jährigen Zeichnungen ... Steuern jährlich ... für Kä ... all ... Teilen de ... auf 5,7 Mrd ... der bei ... Die jährigen Zeichnungen ... Steuern jährlich ... nach ... fassung in ... im ... 5,7 Mrd ... der bei ... Die jährigen Zeichnungen ... Steuern jährlich ... a Beispiel in ... 5,7 Mrd ... der bei ... Die jährigen Zeichnungen ... Steuern jährlich ... Sterling ... E ... vorz ... hes ... 5,7 Mrd ... der bei ... Die jährigen Zeichnungen ... Steuern jährlich ... ung erfahren. Aus solchen Ent ... von 10,6 ... durchzuführen. im Besitz ... Verlauf der ... % ihres We ... seit ... man hier, daß die ... Konversionen ... hatte ... bleiben wü ...



Ich kenne ein älteres Ehepaar, das sich zum Kaufe eines Autos entschlossen hat und nun die ersten Fahrstunden nimmt. Seit zwei Jahren war das Auto das tägliche Gespräch, jetzt ist es beinahe das stündliche. Ich behaupte, daß das Auto fast zu Zweidritteln den täglichen Gesprächsstoff ausmacht. Allein die Automarken! Es ist das eine Wissenschaft geworden, deren hoher Ernst von beiden Eheleuten widerspruchslos anerkannt wird. Man kann von Musik, von Literatur, von Kindererziehung, ja von Religion reden, das Auto verfügt über das einzige Anrecht, diese Gespräche jederzeit zu unterbrechen und mit seinem Gegenstand an ihre Stelle treten zu dürfen. Es gehört nicht mehr zur Taktlosigkeit und zur Geschmackslosigkeit, von wesentlichen Gesprächsgegenständen zu dem des Autos abzuschweifen. Das Auto ist sakrosankt.

Ich sitze gelegentlich in einem Restaurant, in dem die Angestellten einer Autofirma verkehren. Man kann auf ihre Gespräche hinhören wann man will und so oft man will, sie reden vom Auto. Nun, man wird sagen, Fachleute reden eben über ihr Fach. Wenn man aber Vertretern eines andern Faches zuhört, nein, es ist durchaus nicht so, daß sie immer fachsimpeln. Im Gegenteil, jeder Angehörige eines Berufes hat gelegentlich das Bedürfnis, von andern Dingen zu reden als denen, die ihn den ganzen Berufstag begleiten. Die Leute des Autofaches machen eine auffällige Ausnahme. Sie sind die Gefangenen des Autos, nein, sie sind ihm hörig. Sie sind von der Allmacht ihres Autos so überzeugt, daß sie ihm sämtliche Gespräche widmen. Es gibt zwar Autofachleute, die wie die Angehörigen anderer Berufe gelegentlich Lust verspüren, sich von dem grämlichen Ernste ihres Berufes zu erholen und von andern Dingen zu reden: aber worüber reden sie dann? Antwort: über den Autosport. Sie wenden sich von den Fachdingen des Autos ab, um sich den Sportdingen des Autos zuzuwenden. Das ist ihre ganze Entspannung, ihre ganze Abwechslung.

Im Tram höre ich oft den Unterhaltungen von Autosklaven zu. In der Regel reden sie sehr laut, sehr selbstbewußt, sie reden so wie Leute, die der Meinung sind, ihr Gegenstand müsse des Weltrespektes sicher sein. Mit keiner Gedankenfaser denken sie daran, daß es andere Menschen geben könnte, die die Hoheit des Autogesprächs nicht anerkennen. Ich sage kein Wort gegen die Diskussion von Autodingen im Tram, aber ich wage ein

wenig zu lächeln über die Wohlgefälligkeit und Selbstsicherheit, mit der die Autoherren diskutieren. Und den ganzen Raum mit ihrer Stimme füllen. Wenn ein Wissenschaftler im Tram mit seinen Kollegen spricht, wenn ein Künstler mit einem andern über eine Ausstellung oder ein Bild redet, wenn der Beamte mit seinem Gegenüber Berufsdinge diskutiert ... man beachte, wie sie fast immer sich im Gespräch wie auf einen leiseren privaten Raum zurückziehen, wie sie sich scheuen, dem Tramabteil ihr Thema aufzuoktroyieren. Wie sie, auch wenn sie sich ereifern, doch immer noch der Meinung sind, ihr Thema sei nicht Staatsthema Nr. 1.

Ich bin kein Autofeind. Ich habe ihm recht schöne Dinge, wirkliche Erlebnisse zu danken. Ich bin vor seinem volkswirtschaftlichen, seinem technischen Wert nicht blind. Aber es gibt mir zu denken, wenn man Zeuge davon sein muß, daß dieses Auto fast sämtliche Gespräche der Menschen aufzufressen beginnt. Ich mag mich daran erinnern, worüber dieses Ehepaar, als es noch kein Auto besaß, gesprochen hat. Ach, auf diesen Spaziergängen floß das Reden parallel zu den Dingen, die unser Wandern begleiteten. Und wenn man sein Thema hatte, verweilte man bei ihm, vertiefte es, hätschelte es. Man konnte noch schweigen, und sehr oft hat man gerade durch das Maß und die Art des Schweigens am allerdeutlichsten miteinander gesprochen. Und jetzt? Führt sie, glossiert oder kommentiert er ihre Fahrweise; fährt er, weist sie ihm die Fehler nach. Ich komme schon gar nicht mehr zum Mitgespräch, eben weil ich auf diesen vier fahrenden Rädern der Uneingeweihte, der Fachunkundige, der Dilettant, der Idiot bin. Beide sind, sobald sie fahren, im Rhythmus des Fahrens aufgelöst und es ist nicht möglich, sie für etwas anderes zu gewinnen. Und dabei berufen sie sich, nicht ohne Recht, darauf, eben während des Fahrens ganz bei der Sache sein zu müssen, im Interesse des Mitfahrers und des Verkehrs. Daß sie aber während des Fahrens ununterbrochen vom Auto und vom Autofahren, vom Wetter reden, dieser Widerspruch wird ihnen keinen Augenblick offenbar. Jede Zeit hat seinen Gegenstand, der am Alltagsgespräch der Menschen den Löwenanteil besitzt. Jetzt ist es das Auto. Ich glaube nicht, daß deshalb Grund sei, an den Weltuntergang zu glauben, aber ich meine, dann und wann sollte man von diesem Phänomen reden. Man sollte den Finger darauf legen dürfen.

Die Schrift

Albert Ehrismann

Mich zog's zu keinem Lindenbaum,
schnitt nie in seine Rinde,
was ich als süß und bitteren Traum
einst fand und wieder finde.
Mit langen Beinen lauf ich's ab
und schreib mit beiden Füßen,
nicht gar zu spreizig, nicht zu knapp,
den Text, den bitteren, süßen.

Ich schrieb in Städte, Wälder, Rain.
Die Welt ist meine Truhe.
Doch was da ruht im dunkeln Schrein,
das schrieben stets die Schuhe.
So viel ich wuchs vom Herzen auf,
wuchs ich auch nach der Tiefe,
und kleiner macht mich jeder Lauf,
als ob ich einwärts liefe.

Zuweilen schrieb ich auf Papier,
vom billigsten bis feinsten.
Die Schrift ist nie des Zarten Zier.
Verschwiegnes glänzt am reinsten.
Die Lettern sind verjährt, verblaßt.
Wer liest noch leise Worte?
Nur was ich schrieb als Wandergast,
steht fest am alten Orte.

Die Spur mag wohl im Wind verwehn.
Nichts macht sie ungeschehen,
weil andre, die darüber gehn,
schon tiefer in ihr stehen.
Was jeder lebte, liebte, litt,
dies alles: Leiden, Lieben –
vom ersten bis zum letzten Schritt
ist's in die Welt geschrieben.

Nun sind die Füße müd und krank,
und Hauch beschlägt die Scheiben.
Da will ich wie ein Kind zum Dank
noch einmal zärtlich schreiben.
Ein Herz vielleicht ... und Z ... und C ...
Schon seh ich sie zerrinnen.
Bald schreib ich in den tiefen Schnee,
und einmal still nach innen.