

Helmut Rohde

Der deutsche Truckerroman

– Versuch einer Genrebestimmung –

Inhaltsverzeichnis

Seite

Inhaltsverzeichnis.....	I
Abbildungsverzeichnis.....	I
I. Vorwort	1
II. Einleitung	2
1. Definition.....	2
2. Literaturlage	4
3. Methode und Zielsetzung der Arbeit.....	7
III. Hauptteil.....	9
1. Inhalt und Form	9
1.1. Aufmachung	9
1.1.1. Titelseite.....	9
1.1.2. Leserseite, Werbung u. a.....	13
1.1.3. Der Hefroman als Markenartikel	14
1.2. Erzählperspektive und Erzählzeit.....	15
1.3. Personen	18
1.3.1. Anzahl der Personen	19
1.3.2. Der Held als „Doppelfigur“	20
1.3.3. Äußere Erscheinung der Personen	21
1.3.4. Biographie des Helden.....	24
1.3.5. Fähigkeiten des Helden.....	25
1.3.6. Motivationen der Personen	28
1.3.7. Psychologie und Weltbild.....	30
1.3.8. Frauenrollen und Sexualität	34
1.3.9. Polarisierung	36
1.4. Gegenstände	39
1.4.1. Truck und Trucker	40
1.4.2. Die Landschaft.....	43
1.4.3. Das Wetter	46
1.5. Handlung	47
1.5.1. Handlungsmuster	47
1.6. Sprache	51
1.6.1. Die Leben=Poker-Gleichung	53
1.6.2. Das fachsprachliche Element.....	54
1.7. Entwicklung des Genres	56
2. Interpretation und Wertung	59
3. Realitätsbezug.....	63

3.1. Fiktion und Wirklichkeit	63
3.2. Die Trucker-Welle	64
IV. Schluß	69
V. Nachwort	70
VI. Literaturverzeichnis	71
1. Primärliteratur.....	71
2. Sachtexte über Trucks und Trucker.....	72
3. Literaturwissenschaftliche und philosophische Texte.....	73

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Doppel-Pyramiden-Modell.	37
--	----

I. Vorwort

Die vorliegende Arbeit wurde in ihrer ursprünglichen Fassung als Magisterarbeit im Fach Germanistik angefertigt und im Januar 1991 an der Uni Köln bei Prof. Dr. Volker Neuhaus abgegeben.

Bis 1991 war das Genre „Truckerroman“ in der Germanistik noch nicht eingeführt. Mit Ausnahme eines kurzen Aufsatzes von Werner G. Schmidtke¹, der einen kurzen Einblick in das Genre liefert, hat sich daran bis heute nichts geändert. Deshalb lag es nahe, die vorliegende Arbeit durch eine Veröffentlichung dem Leser zugänglich zu machen.

Das Genre hat zwischen 1991 und 1993 nur eine geringfügige Entwicklung durchgemacht, so daß die Arbeit in ihrer ursprünglichen Fassung beibehalten werden konnte. Ergänzungen und Korrekturen wurden in die Fußnoten eingearbeitet und in einem hinzugefügten Nachwort zusammengefaßt. Das ursprüngliche Vorwort wurde durch dieses Vorwort ersetzt.

¹ Schmidtke 1991.

II. Einleitung

1. Definition

Ein Truckerroman ist ein Abenteuerroman, dessen Held ein Trucker ist. Diese Definition bedarf einiger Erläuterungen.

„Truck“ ist die amerikanische Bezeichnung für LKW. Ein Trucker ist ein LKW-Fahrer.

Die Einteilung der Gattungen bzw. Genres erfolgt nach formalen und inhaltlichen Gesichtspunkten. Der Truckerroman unterscheidet sich formal nicht von anderen Abenteuerromanen, wohl aber inhaltlich.

Peter Nusser faßt unter dem Begriff „Abenteuerroman“ folgende Gattungen zusammen²:

1. Wildwestroman
2. Landserroman
3. Kriminalroman
4. Horrorroman
5. Zukunftsroman

Andere Autoren bieten ähnliche Klassifikationen mit folgenden neuen Aspekten:

Die Abenteuerromane werden bezüglich ihrer Leserzielgruppe als „Männerromane“³ oder „harte Romane“⁴ von den „Liebes- oder Frauenromanen“⁵ bzw. „weichen Romanen“⁶ abgegrenzt und zu „Trivialromanen“⁷ oder „Trivialliteratur“⁸ bzw. „Heftromanen“⁹ oder „Groschenheften“¹⁰ zusammengefaßt.

Der Begriff „Trivialliteratur“ ist als Gattungsbegriff umstritten¹¹, da ein Werturteil nicht gattungsrelevant sein kann¹². Der Begriff ist wissenschaftlich nur sinnvoll unter „histo-

² Vgl. Nusser 1976, S. 21.

³ Fohrbeck/Wiesand 1976, S. 350.

⁴ Hermand 1988, S. 91.

⁵ Nusser 1976, S. 21.

⁶ Hermand 1988, S. 91.

⁷ Nutz 1962, S. 23; vgl. Domagalski 1981.

⁸ Vgl. Domagalski 1981; Herm 1969; Melzer 1974; Ueding 1979.

⁹ Vgl. Nusser 1976; Wernsing/Wucherpfennig 1976.

¹⁰ Vgl. Neumann 1976; Nusser 1973; Wernsing/Wucherpfennig 1976.

¹¹ Vgl. Langenbacher 1971, S. 323; Nutz 1962, S. 9; Ueding 1979, S. 73.

risch-geschmackssoziologischem Aspekt“.¹³ Helmut Kreuzer definiert deshalb Trivialliteratur als „Bezeichnung eines Literaturkomplexes, den die dominierenden Geschmacksträger einer Zeitgenossenschaft ästhetisch diskriminieren“¹⁴. Günther Fetzer resümiert, „daß eine strukturelle Definition von Trivialliteratur – seien es Strukturen formaler oder inhaltlicher Art – literaturtheoretisch nicht haltbar ist“¹⁵.

Die Begriffe „Hefroman“ und „Groschenheft“ verweisen auf eine bestimmte Produktions- bzw. Distributionsform von Literatur. In der Tat sind die meisten Truckerromane Groschenhefte. Es gibt aber auch Truckerroman-Taschenbücher. Inhaltlich ergibt sich durch die Produktions- bzw. Distributionsform kein Unterschied, wohl aber soziologisch¹⁶. Walter Nutz konstatiert eine medienübergreifende inhaltliche Übereinstimmung des Krimi als Roman, Hörspiel und Film“¹⁷.

Abenteuerromane können weiterhin unter dem Aspekt ihrer kommunikativen Funktion mit den Begriffen „Spannungsliteratur“¹⁸ bzw. „Unterhaltungsliteratur“¹⁹ überschrieben werden.

Der Abenteuerroman ist eine „Variationsgattung“²⁰ mit dem entsprechenden „Reiz, der darin liegt, einer vorgegebenen Thematik und Schematik immer neue Variationen abzugewinnen“²¹.

Zum Teil werden die einzelnen Gattungen auch historisch eingeordnet in einer Geschichte der Trivialliteratur, die vom antiken Heldenepos über den mittelalterlichen Ritterroman bis zur Science Fiction führt²². Inhaltlich kann dieses damit begründet werden, daß immer dieselbe Geschichte erzählt wird: „der epische Archetypus des kühnen

¹² Vgl. Kreuzer 1967, S. 177 f.

¹³ Kreuzer 1967, S. 190.

¹⁴ Kreuzer 1967, S. 185.

¹⁵ Fetzer 1981, S. 118.

¹⁶ Vgl. Langenbacher 1971, S. 327; Nutz 1962, S. 19, 21.

¹⁷ Vgl. Nutz 1962: S. 19 und die Äußerungen zum „Medienverbundsystem“ von Nusser 1982: S. 33. Als Beispiele können hierzu folgende Truckerromane angeführt werden: Auf Achse 1986, 1987 a, 1987 b (Bücher zur Fernsehserie).

¹⁸ Hienger 1976, S. 32.

¹⁹ Nusser 1982, S. 36 ff unterscheidet drei kommunikative Funktionen bzw. Wirkungen von Unterhaltungsliteratur: Spannung, Rührung, Belustigung.

²⁰ Hienger 1976, S. 50; vgl. Ueding 1979, S. 73.

²¹ Hienger 1976, S. 50. Zimmermann 1979, S. 37 benutzt den Begriff „Schema – Literatur“.

²² Vgl. Domagalski 1981, S. 16 ff; Foltin 1968, S. 243 ff; Frenzel 1962, S. 1038 ff; Göller 1973, S. 216 ff; Herm 1969, S. 14 ff.

Eindringens ins Unbekannte²³, der vor gattungsspezifisch unterschiedlichen Kulissen mit deren jeweiligen Requisiten und Kostümen abläuft²⁴.

Herkunftsland der Truckerromane sind die USA. Hier wurde der sogenannte „Mythos des US-Truckers als moderner Cowboy“²⁵ geboren. Dieser Mythos wurde durch den Film „Convoy“²⁶ nach Europa gebracht. Der Film „Convoy“ und die Country-Musik waren maßgeblich an der Entstehung der „Trucker-Welle“ in Deutschland beteiligt²⁷. Die Truckerromane sind eine literarische Begleiterscheinung der Trucker-Welle. In ihnen wird der Mythos vom Cowboy der Highways ständig neu reproduziert.

In meiner Arbeit beschränke ich mich auf in der Bundesrepublik erschienene und in deutscher Sprache verfaßte Truckerromane.²⁸

Die Truckerromane haben größtenteils US-amerikanische Protagonisten und spielen in den USA und Nachbarstaaten. Die Zeit der Handlung ist die Gegenwart, d. h. die 80er Jahre des 20. Jahrhunderts. Einige Romane gehen in die 50er Jahre zurück, das ist die Pionierzeit der Trucker in den USA²⁹.

Im Laufe der Aufnahme des Trucker-Mythos in der BRD entstanden auch Romane mit deutschen Protagonisten, die in Europa, Afrika, Lateinamerika, im Nahen Osten und in der Sowjetunion agieren.

2. Literaturlage

Im Vorfeld der Arbeit war es notwendig, eine möglichst vollständige Bibliographie der Primärliteratur zu erstellen. Dazu habe ich aus folgenden Quellen Informationen bezogen:

- Schlagwortkatalog des Verzeichnisses lieferbarer Bücher,
- Werbeprospekte von Verlagen, die verwandte Genres veröffentlichen,
- Werbeanzeigen in Truckerromanen oder Sachbüchern über Trucks und Trucker,

²³ Frenzel 1962, S. 1043.

²⁴ Vgl. Nutz 1962, S. 69; Göller 1973, S. 224; Nusser 1973, S. 51, 67; Davids 1969, S. 121, 130; Piwitt 1964, S. 29 und Ueding 1979, S. 86 f.

²⁵ Erichsen 1986, S. 12.

²⁶ „Convoy“, USA 1978, Regie: Sam Peckinpah; mit Kris Kristofferson, Ali MacGraw, Ernest Borgnine u. a.

²⁷ Vgl. Schröder/Jeier 1987, S. 9.

²⁸ Die Berücksichtigung der amerikanischen Trucker-Literatur würde den Rahmen dieser Arbeit sprengen. Der einzige übersetzte Truckerroman ist der von Hanks 1985. Alle anderen Romane sind deutsche Originaltexte.

²⁹ Vgl. Trucker-King Bd. 52–54.

- Leserbriefe auf der Leserseite in Hefromanen, in denen die Briefschreiber Literaturangaben machen oder erfragen.

Der nächste Schritt bestand darin, das Material zu sichten. Dabei ergaben sich folgende Schwierigkeiten:

Taschenbücher aus dem Bereich der Unterhaltungsliteratur werden bei zu geringer Nachfrage aus dem Verlagsprogramm gestrichen und landen im Remittendenhandel³⁰.

Einzelne Romane von Hefroman-Serien sind noch kurzlebiger im Handel erhältlich. Alle 14 Tage erscheint ein neuer Band. Die vorangegangenen neun Hefte können beim Verlag nachbestellt werden. Anschließend werden die übriggebliebenen Hefte als Sammelbände mit jeweils drei Romanen auf den Markt gebracht. Dadurch ist es nicht möglich, im Handel oder beim Verlag Romane zu beziehen, die älter als sechs Monate sind.

In Bibliotheken werden generell keine Hefromane in den Bestand aufgenommen. Die einzige Möglichkeit, an ältere Romanhefte zu kommen, ergibt sich durch das Pflichtexemplar-Gesetz, das Verleger dazu verpflichtet, ein Exemplar einer Druckschrift an die „Deutsche Bibliothek“ in Frankfurt zu schicken³¹. In der Tat können dort ältere Exemplare auch ausgelaufener Serien eingesehen werden.

Der Bestand an Trucker-Hefromanen in der „Deutschen Bibliothek“ in Frankfurt ist fast vollständig. Dadurch ergab sich das Problem, eine repräsentative Auswahl zu treffen, da die Berücksichtigung aller Hefte zu umfangreich gewesen wäre.

Um eine zeitlich möglichst breite Streuung zu erzielen, wählte ich von der ersten ausgelaufenen Heftserie „320 PS-Jim“, die insgesamt 106 Bände (1982–1986) umfaßte³² und von denen Band 1–92 in Frankfurt archiviert sind, die ersten zehn Bände aus. Neun weitere Hefte dieser Serie wurden mir von dem ehemaligen Lektor freundlicherweise zugeschickt und ebenfalls berücksichtigt. Von der zweiten ausgelaufenen Heftserie „Turbo-King“, die insgesamt nur 21 Bände (1985–1986) zählte³³ und von denen Band 1–16 in Frankfurt archiviert sind, wählte ich Band 1–10 aus. Von der dritten Heftserie „Trucker-King“, die 1986 startete und zur Zeit weiter fortgesetzt wird, wurden die Hefte berücksichtigt, die ich im Handel oder über Abonnement beziehen konnte.

Nachfolgend ist das Ergebnis meiner Recherchen in einer Übersicht zusammengefaßt.³⁴

³⁰ Dies war der Fall bei Auf Achse 1986, 1987 a, 1987 b.

³¹ Vgl. Brockhaus Enzyklopädie 1972¹⁷, Bd. 14, S. 505.

³² Angabe des ehemaligen Lektors in einem Brief vom 31.7.1990. Der Verlag existiert noch, veröffentlicht aber keine Romane mehr in Deutschland. Die Romane der Serie „320 PS-Jim“ werden ins Niederländische übersetzt und dort unter dem Serientitel „Turbo-King“ herausgegeben (ebd.).

³³ Siehe vorherige Fußnote.

³⁴ Vgl. Schmidtke 1991, S. 35.

- Drei Truckerroman-Heftserien:
 - „320 PS-Jim“ (1982–1986), 106 Hefte, davon berücksichtigt Band 1–10, 41, 56, 59, 63, 71, 79, 81, 83, 85,
 - „Turbo-King“ (1985–1986), 21 Hefte, davon berücksichtigt Band 1–10,
 - „Trucker-King“ (1986 ff), wird fortgesetzt, bisher 109 Hefte (November 1990), davon berücksichtigt Band 52–58, 60–63, 70–72, 75–109.
- Drei Truckerroman-Taschenbücher zur Fernseh-Serie „Auf Achse“³⁵.
- Fünf Truckerroman-Taschenbücher der Heyne-Western-TB-Reihe, Untergattung „Trucker-Roman“.³⁶

Zwei weitere Romane sind zu nennen:

- Der psychologische Kriminalroman des Franzosen Georges Arnaud „Le salaire de la peur“ (1952)³⁷, der verfilmt und ins Deutsche übersetzt wurde. Dieser Roman ist ein Vorläufer des Genres und insofern von Bedeutung, da sein Thema Nitroglyzerin-Transport immer wieder aufgegriffen wird³⁸.
- Der Roman von Jan Bergrath „Hamlets Schottlandfahrt“³⁹, in dem der Hamlet-Stoff in die Gegenwart transponiert wird. Der moderne Hamlet ist ein Anglistik-Student, der an einem Referat über Shakespeare arbeitet und sich fragt, „ob sich in ihm [...] das Schicksal des Shakespeareschen Helden wiederholt“⁴⁰. Der Fahrt nach England des Shakespeare-Hamlet entspricht eine Fahrt nach Schottland des Bergrath-Hamlet mit einem LKW der familieneigenen Spedition. Es handelt sich hierbei um keinen echten Truckerroman, sondern um eine Mischung aus Reisebericht und Entwicklungsroman⁴¹.

Das Material der Truckerromane ergibt also ein kleines Genre von 244 Romanen (November 1990)⁴², die in den Jahren 1982–1990 veröffentlicht wurden. Zur Zeit kommt alle zwei Wochen ein neuer Roman hinzu.

Wenn man die quantitative Verteilung der Veröffentlichungen auf diese acht Jahre betrachtet, seit denen das Genre existiert, so ergeben sich folgende drei Phasen:

³⁵ Auf Achse 1986, 1987 a, 1987 b.

³⁶ Hanks 1985; Scott 1985, 1986, 1987; Wood 1985.

³⁷ Arnaud 1987.

³⁸ Vgl. Trucker-King Bd. 90, S. 42, Bd. 92; 320 PS-Jim, Bd. 83, S. 56. Transporte mit ähnlich gefährlichen Stoffen in: Trucker-King, Bd. 57, 71, 75, 81, 87, 94; 320 PS-Jim, Bd. 1, 7, 83.

³⁹ Bergrath 1987.

⁴⁰ Panek 1988. Anmerkungen und Auslassungen in Zitaten werden mit „[“ eingeleitet und mit „]“ beendet.

⁴¹ Vgl. Panek 1988.

⁴² Stand März 1993: ca. 300 Romane.

1. In den Jahren 1982–1985 gab es nur eine Truckerroman-Heftserie.
2. In den Jahren 1985–1987 erlebte das Genre seinen Höhepunkt mit z. T. zwei Heftserien gleichzeitig und acht Taschenbuch-Veröffentlichungen.
3. Seit 1987 wird wieder nur eine Heftserie herausgegeben. Von den acht Taschenbüchern sind nur noch fünf im Handel erhältlich.

Das Genre hat also seinen Höhepunkt überschritten. Das Ende des Genres steht nicht bevor. Die Serie „Trucker-King“ soll nach Angabe des Redakteurs fortgesetzt werden. Die Serie trägt sich finanziell selbst; sie bringt weder Gewinne noch Verluste.

Das Genre ist zwar klein, da es aber in Form einer Heftserie 14-tägig fortgesetzt wird, erreicht es regelmäßig eine beträchtliche Anzahl von Lesern. Die Verlage geben keine schriftliche Auskunft über die Auflage. Telefonisch wurde mir die Zahl 40.000–50.000 pro Band für die Serien „320 PS-Jim“ und „Turbo-King“ genannt und 50.000–70.000⁴³ für die Serie „Trucker-King“. Durch die Öffnung der DDR-Grenze wurde bisher nur eine Auflagensteigerung von 3.000–4.000 erzielt⁴⁴. Da es bei Heftromanen keine Remittenden gibt⁴⁵ und wenn man davon ausgeht, daß jeder Heftroman im Durchschnitt von 6 Lesern gelesen wird⁴⁶, ergibt das einen kontinuierlichen Leserkreis von 300.000–420.000⁴⁷ Personen.

3. Methode und Zielsetzung der Arbeit

Eine Genrebestimmung muß sich mit inhaltlichen und formalen Kriterien der Textsorte auseinandersetzen. Dabei muß berücksichtigt werden, daß die sogenannte „Trivilliteratur“ nicht an den Maßstäben der „klassisch-romantischen Ästhetik“ gemessen werden darf, sondern eine „ästhetische Eigengesetzlichkeit“ beansprucht⁴⁸, die auf einem besonderen Verhältnis von Produzent, Text und Leser basiert⁴⁹. Aus diesem Grund wird

⁴³ Zahl unzuverlässig, siehe Nachwort.

⁴⁴ Dies liegt nach Angabe des Redakteurs an einem Logistik-Problem. Die bisherige Post-Verteilung in der DDR reicht für eine umfassendere Belieferung nicht aus und freie Verteilerorganisationen wie in den westlichen Bundesländern müssen erst aufgebaut werden. In anderen Genres liegt die Auflagensteigerung mit 10–15% etwas höher als bei den Truckerromanen.

⁴⁵ Vgl. Herm 1969, S. 3: „Die Hefte, die in der Bundesrepublik keine Käufer finden, wandern ins deutschsprachige Ausland oder auf die deutschen Sprachinseln Südafrikas und Südamerikas.“ Vgl. Ziermann 1983, S. 99.

⁴⁶ Vgl. Nusser 1973, S. 7 und Schemme 1975, S. 172. Davids 1969, S. 213 geht von durchschnittlich fünf Lesern pro Heft aus. Langenbacher 1971, S. 327 nennt für „Jerry Cotton“ acht Leser pro Heft. Es stellt sich allerdings die Frage, ob diese Zahlen noch aktuell sind und ob sie auf die Truckerromane zutreffen.

⁴⁷ Die Zahl ist vermutlich zu hoch angesetzt, siehe Nachwort.

⁴⁸ Vgl. Schemme 1975, S. 166 f.

⁴⁹ Nutz 1962, S. 18 charakterisiert dieses Verhältnis als Anpassung der Produktion an den Geschmack des Lesers und nennt eine so determinierte Literatur „Konformliteratur“.

in den meisten Genrebestimmungen aus dem Bereich der „Trivialliteratur“ der „soziologische Aspekt“ einbezogen.⁵⁰ Jens-Ulrich Davids nennt eine solche Methode „funktionale Ästhetik“⁵¹.

Während im ersten Teil⁵² meiner Arbeit Aspekte der Soziologie, Ideologiekritik und Rezeptionstheorie nur eingestreut sind, sollen daraus resultierende Interpretationen und Wertungen im zweiten Teil⁵³ zusammengefaßt und diskutiert werden. Im anschließenden dritten Teil⁵⁴ will ich den Realitätsbezug der Truckerromane untersuchen. Dazu sollen Sachtexte über Trucker und eigene Einschätzungen⁵⁵ des Trucker-Milieus herangezogen werden.

⁵⁰ Vgl. Schemme 1975, S. 166 f.

⁵¹ Vgl. Davids 1969, S. 160.

⁵² Kapitel III. 1.

⁵³ Kapitel III. 2.

⁵⁴ Kapitel III. 3.

⁵⁵ Während meines Studiums habe ich mehrere Tramp-Fahrten unternommen und kam so mit LKW-Fahrern in Kontakt. Zwischen 1984 und 1991 habe ich verschiedene Jobs als LKW-Aushilfsfahrer angenommen und kenne den Arbeitsalltag aus eigener Praxis.

III. Hauptteil

1. Inhalt und Form

1.1. Aufmachung

Heftrromane sind eine Mischform zwischen Zeitschrift und Buch⁵⁶. Sie sind an Kiosks, im Zeitschriften- und Bahnhofsbuchhandel erhältlich. Truckerromane werden zusätzlich „in jedem gutsortierten Truck Stop“ verkauft⁵⁷. Heftrromane sind also ohne die sogenannte „Schwellenangst“ vor Buchhandlungen zu bekommen.⁵⁸

Heftrromane kosteten 1982 noch 1,60 DM und sind 1990 auf 1,90 DM gestiegen. Der niedrige Preis entspricht dem Umfang von 64 Seiten, der Qualität des Papiers (Zeitungspapier⁵⁹) und der hohen Auflage.

Die Heftrromane enthalten eine abgeschlossene Abenteuergeschichte, auch wenn sie zum Teil als Doppelbände⁶⁰ oder Trilogien⁶¹ ausgegeben werden.

Truckerroman-Taschenbücher kosten 5,80 DM oder 6,80 DM und haben zwischen 144 und 208 Seiten. Die Romane der Heyne-Western-TB-Reihe enthalten jeweils ein abgeschlossenes Abenteuer. In den Büchern zur Fernsehserie „Auf Achse“ finden sich je drei ineinander übergehende Abenteuer.

Der Romantext ist untergliedert in unterschiedlich viele und unterschiedlich lange Episoden bzw. Szenen, die graphisch voneinander abgesetzt sind. In den Heften ist der Text in zwei Spalten pro Seite gedruckt.

1.1.1. Titelseite

Die Titelseite der Heftrromane ist bunt und glänzend gedruckt. Das großformatige Titelbild ist gezeichnet und zeigt je nach Band Trucks und Trucker in folgenden Situationen und Kombinationen:

- Durchbruch von Barrikaden o. ä.,

⁵⁶ Vgl. Arbeitsgruppe Massenkultur 1972, S. 50.

⁵⁷ Vgl. Trucker-King Bd. 99, S. 66 (Vorankündigung des nächsten Bandes).

⁵⁸ Vgl. Geyer-Ryan 1983, S. 201. Die Vertriebsorte können einem „volkstümlichen Umkreis“ zugeordnet werden, im Gegensatz zu einem „gebildeten“ Umkreis (vgl. Davids 1969, S. 225 f).

⁵⁹ Vgl. Domagalski 1981, S. 99.

⁶⁰ Trucker-King, Bd. 61–62.

⁶¹ Trucker-King, Bd. 52–54, Bd. 77–79, Bd. 100–102.

- Bedrohung mit Waffen, im Fadenkreuz,
- Unwetter,
- attraktive, leichtbekleidete Frauen,
- Beschützung einer Frau in Todesangst,
- Frau im Brautkleid,
- Verfolgungsszene, Kampfszene, Stuntszene,
- Konvoi,
- Panne, Unglück, Unfall,
- Explosion, Feuer,
- Gangster, Rocker, Polizist, Sheriff, Baby, brennender Mensch, Rodeo-Reiter, Astronaut, Torrero,
- Flugzeugabsturz,
- „Bigfoot“ (Geländewagen mit überdimensionalen Reifen), der einen Polizeiwagen plattwalzt,
- aufplatzender Geldkoffer,
- freundlich blickend.

Es handelt sich vorwiegend um aktionsreiche und gefährliche Szenen, die zur „Einweisung in die Gattung“⁶² dienen und den Leser in der Erwartungshaltung auf ein spannendes Abenteuer bestätigen. Dabei spielen in den Romanen mit amerikanischen Protagonisten auch aus Wildwest-Romanen bekannte Details (Colt, Stetson, Sheriffstern, Rodeo-Reiter) eine Rolle. Einige Personen sind Schauspielern nachempfunden, die aus Film und Fernsehen bekannt sind: Jean Paul Belmondo⁶³, Götz George⁶⁴, Henry Fonda⁶⁵.

Die jeweiligen Szenen des Titelbildes haben einen direkten Bezug zum inhaltlichen Höhepunkt des Romans. Das gleiche gilt für Titel und Untertitel.⁶⁶ Diese sind in das Titelbild eingefügt und ihm „graphisch untergeordnet“⁶⁷. Die Titel sind mit „reizstarken Lexemen“⁶⁸ „suggestiv“⁶⁹ komponiert:

⁶² Vgl. Davids 1969, S. 175.

⁶³ 320 PS-Jim, Bd. 79.

⁶⁴ Turbo-King, Bd. 7.

⁶⁵ Trucker-King, Bd. 62, 79.

⁶⁶ Nach Davids 1969, S. 171 sind dagegen bei Wildwest-Romanen die Titel weitgehend beliebig und auswechselbar; erst durch den Untertitel erfolgt eine Präzisierung.

⁶⁷ Vgl. Domagalski 1981, S. 99; Jansen 1972: S. 260.

⁶⁸ Vgl. Melzer 1974, S. 78.

1. „Convoi für ‚Big Boy‘. Ein Trucker gegen die Atommüll-Mafia“⁶⁹,
2. „Todesfracht fürs Weiße Haus. Ein Trucker wird zum Staatsfeind Nr. 1“⁷⁰,
3. „Eingeschlossen! In der Feuerhölle von Montana“⁷¹,
4. „Hölle auf Rädern. Nitro-Fracht – da fährt der Teufel mit“⁷²,
5. „Tod allen Truckern! Das war der Schwur der Killer-Lady“⁷³,
6. „Trucker für Äthiopien“⁷⁴,
7. „Eilfracht nach Israel“⁷⁵,
8. „Arabische Nächte“⁷⁶,
9. „Abenteuer Norwegen. 500 km Sabotage!“⁷⁷,
10. „Die Camargue war ihr Schicksal. Straubingers Spargel-Rallye.“⁷⁸.

Während in den Titeln der Romane mit amerikanischen Protagonisten Todesgefahr und Verbrechen im Vordergrund stehen (Beispiele 1–5), sind die Romane mit deutschen Protagonisten mit weniger bedrohlich klingenden Titeln versehen (Beispiele 6–10). Dies hängt mit der Tatsache zusammen, daß große Verbrechen, Gefahren und Abenteuer umso glaubwürdiger sind, je unbekannter die dargestellte Welt ist.⁸⁰

Statt des untergeordneten Titels und Untertitels ist der Serientitel der Heftreihe besonders hervorgehoben.⁸¹ Für ihn ist das obere Viertel der Titelseite reserviert.⁸² Die „Serienkennzeichnung“ ist auffällig und standardisiert gestaltet.⁸³

Der Truckerroman mit amerikanischen Protagonisten gibt sich in der Serienkennzeichnung optisch und inhaltlich als moderner Wildwest-Roman aus. In der Serie „Trucker-King“ wird zur Serienkennzeichnung ein serifenbetonter Schrifttyp verwendet, der aus

⁶⁹ Vgl. Domagalski 1981, S. 98.

⁷⁰ Trucker-King, Bd. 72.

⁷¹ Trucker-King, Bd. 75.

⁷² Trucker-King, Bd. 87.

⁷³ Trucker-King, Bd. 92.

⁷⁴ Trucker-King, Bd. 97.

⁷⁵ Turbo-King, Bd. 2.

⁷⁶ Turbo-King, Bd. 3.

⁷⁷ Turbo-King, Bd. 4.

⁷⁸ Turbo-King, Bd. 6.

⁷⁹ Turbo-King, Bd. 10.

⁸⁰ Vgl. Franz 1951, S. 674; Kunkel 1966, S. 63; Ziermann 1983, S. 103 f.

⁸¹ Vgl. Domagalski 1981, S. 98.

⁸² Vgl. Domagalski 1981, S. 99.

⁸³ Vgl. Jansen 1972, S. 260; Domagalski 1981, S. 98 f.

Schildern und Beschriftungen in Wildwest-Filmen bekannt ist und als typische „Westernschrift“ bezeichnet werden kann. Die Serie „320 PS-Jim“ hat den Serien-Untertitel „Cowboys der Highways“. Die Serie „Turbo-King“ mit deutschen Protagonisten und dem Serien-Untertitel „Fernfahrer unterwegs“ stellt den Bezug zum Western auf der Titelseite nicht her.

Die Verfassernamen spielen eine untergeordnete Rolle. Sie sind entweder ins Titelbild eingefügt⁸⁴ oder in den Serien-Untertitel⁸⁵. Man liest das Genre und nicht die Romane eines bestimmten Schriftstellers.⁸⁶

Die Verfassernamen sind Pseudonyme.⁸⁷ In den Romanen mit amerikanischen Protagonisten sind die Pseudonyme passend zum Genre auf amerikanisch getrimmt.⁸⁸ Die Serie „Trucker-King“ wird unter dem Kollektiv-Pseudonym „Steve Cooper“ geführt, unter dem ca. fünf Autoren schreiben.⁸⁹ Vor den Lesern wird der Schein gewahrt, daß es sich um einen Autor handelt und nicht um ein Kollektiv-Pseudonym.⁹⁰ Die Serie „320 PS-Jim“ läuft unter mehreren Pseudonymen: Ted O’Brian, Fred Fisher, Ken Adams, Les Willcox, Colin Scope, Steve Hamberg, und der deutsch klingende Name „Max Marek“. Max Marek ist neben Jochen Kobusch, Heinz Brommer und Otto Birner Pseudonym der Serie „Turbo-King“ mit deutschen Protagonisten. Im Falle von Max Marek ist es möglich, daß es sich nicht um ein Pseudonym handelt. In zwei Bänden der Serie „320 PS-Jim“ finden sich Vorstellungen bzw. Selbstdarstellungen von Autoren. In einem Fall wird Dietmar Kügler vorgestellt, ein USA-Fan und ehemaliger Redakteur einer Western-Reihe, dessen Romane unter den Pseudonymen „Steve Hamberg“ und „Ken Adams“ veröffentlicht werden.⁹¹ Im anderen Fall stellt sich Max Marek als „Max Marek“ vor, einen Trucker, der Truckerromane schreibt und darauf stolz ist.⁹² Es ist nicht belegt, inwiefern diese Selbstdarstellung biographische oder fiktive Züge enthält.

⁸⁴ 320 PS-Jim, Turbo-King.

⁸⁵ Trucker-King: „Große Abenteuer von Steve Cooper“. Serientitel geändert ab Sommer 1992 in „Die großen Trucker-Abenteuer“.

⁸⁶ Vgl. Davids 1969, S. 217.

⁸⁷ Schriftliche Mitteilung der Lektoren der beiden Verlage.

⁸⁸ Vgl. Melzer 1974, S. 79; Nutz 1962, S. 53, 66; Davids 1969, S. 216; Ueding 1979, S. 78.

⁸⁹ Schriftliche Mitteilung des Lektors.

⁹⁰ Vgl. die Antworten auf die Leserbriefe von Marianne Westphal und Uwe Moehrle (Trucker-King, Bd. 60: Leserseite), von Martin Schwab (Trucker-King, Bd. 91: Leserseite) und von Torsten Kaulbarsch (Trucker-King, Bd. 103: Leserseite). Der zuständige Lektor bezeichnete diese Taktik als unglücklich und begründete sie damit, daß sie vor der Gründung der Serie festgelegt wurde. Vorbild war die Serie „Jerry Cotton“, in der die Taktik erfolgreich angewendet wurde und zu einem persönlichen Verhältnis zwischen Leser und „Autor=Held“ führte. Die Taktik wird in der Serie „Trucker-King“ nicht aufgegeben, um nicht das Vertrauen der Leser zu verlieren, die daran glauben. (Mündliche Mitteilung). Taktik 1992 geändert, siehe Nachwort.

⁹¹ 320 PS-Jim, Band 71: Leserseite.

⁹² 320-PS-Jim, Band 83: Leserseite.

Auch bei den Taschenbuch-Romanen spielen Standardisierung und Serienkennzeichnung eine wichtige Rolle. Bei den Romanen zur Fernseh-Serie „Auf Achse“ ist der Serientitel dominanter als der Einzeltitel und nimmt ebenfalls das obere Viertel der Titelseite ein. Bei den Romanen der Heyne-Western-TB-Reihe ist die Serienkennzeichnung auf ein Emblem reduziert und der Einzeltitel und der Verfassernamen⁹³ treten in den Vordergrund.

1.1.2. Leserseite, Werbung u. a.

In der Mitte der Heftrömene befindet sich eine Leserseite, die in Wirklichkeit aus 2–4 Seiten besteht. Sie enthält mit Fotos illustrierte Sachinformationen über Truck-Technik, Truck-Rennen und Country-Musik. Einige Hefte enthalten Poster von Trucks. Zum Teil werden auf der Leserseite Leserbriefe ausschnittweise abgedruckt und beantwortet.

Nach Wernsing/Wucherpfennig haben Leserseiten die Funktion, die „Kundengemeinschaft“ zur „Ersatzfamilie“ werden zu lassen, d. h. „den Lesern das Gefühl der Zusammengehörigkeit zu geben, sie zu dankbaren Mitgliedern der Lesersfamilie zu machen“.⁹⁴

Wolfgang Schemme zieht aus seiner Leserbrief-Analyse einer Horror-Heftrömene-Serie folgende Bilanz: Die Leser entwickeln eine lebendige und spontane Rezeptionsaktivität innerhalb der Vorgaben des Genres, das sie als Spiel-Raum annehmen und an dem sie sich spielend beteiligen.⁹⁵ Während bei der Horror-Serie ca. 120 Leserbriefe pro Woche beim Verlag eingingen⁹⁶, waren es bei der Serie „Trucker-King“ nur ca. zehn Briefe pro Jahr⁹⁷. Nach einem Preisausschreiben im Jubiläumsband 100 der Serie „Trucker-King“ bekam der Verlag ca. 170 Antwortbriefe, von denen ca. 50 mit Kommentaren zur Serie versehen waren. Der zuständige Lektor schätzt das Durchschnittsalter der Briefschreiber auf ca. 30 Jahre und ermittelte, daß ein Drittel Berufsfahrer oder ehemalige Berufsfahrer waren. Die Briefe zu den Horrortheften wurden von wesentlich jüngeren Lesern geschrieben⁹⁸, was der Grund für die unterschiedliche Aktivität sein dürfte.

Bei der Werbung in den Truckerromanen kann man zwischen Eigen- und Fremdwerbung unterscheiden. Eigenwerbung findet sich in allen Truckerromanen. Hier wird auf andere Produkte aus dem Verlagsprogramm hingewiesen. Fremdwerbung ist auf die Heftrömene beschränkt. Es handelt sich um Anzeigenwerbung aus unterschiedlichen Branchen: Zigaretten, Sexartikel, Briefmarken, Medikamente, Esoterik, Muskelpräpa-

⁹³ Es handelt sich um ein Pseudonym (vgl. Klappentexte).

⁹⁴ Vgl. Wernsing/Wucherpfennig 1976, S. 13, 21.

⁹⁵ Vgl. Schemme 1983, S. 321 ff.

⁹⁶ Vgl. Schemme 1983, S. 311.

⁹⁷ Mündliche Mitteilung des Lektors, alle folgenden Daten hierzu ebenfalls.

⁹⁸ 90% der Leserbriefschreiber waren 12–15 Jahre alt (vgl. Schemme 1983, S. 312).

rate, technische Geräte, Freizeitprodukte, Sport, Kredite, Partnerschafts-Institute, Geldverdienen, Lotto, Erwachsenenbildung, Welthungerhilfe, Altershilfe u. a. Neben der textexternen Werbung gibt es auch textinterne, „versteckte Werbung“, z. B. „die im Textteil erwähnten Zigarettenmarken“⁹⁹. So rauchen die Helden der Serie „320 PS-Jim“ in den ersten Bänden kontinuierlich „WEST“: „Chris konnte ohne seine WEST nicht leben“¹⁰⁰. In späteren Heften rauchen die Helden auch Zigarrillo und „Camel“¹⁰¹.

Neben der Leserseite und der Werbung finden sich in den Truckerromanen folgende Besonderheiten:

- Schwarzweiß-Fotos aus der Fernseh-Serie „Auf Achse“ in den dazugehörigen Romanen,
- ein Serien-Enblem in der oberen Ecke der ungeraden Textseiten bei der Serie „Trucker-King“, die sogenannte „Bastei-Zinne“, die spannende Unterhaltung garantieren soll¹⁰²,
- eine Übersicht über die handelnden Personen auf der jeweils 2. Textseite in der Serie „Trucker-King“. Unter der Überschrift „Es wirken mit:“ werden die Hauptpersonen kurz vorgestellt und Informationen zur Einordnung in den Konflikt des Romans gegeben,
- ein „CB-Funk-Lexikon“ in der Serie „Trucker-King“. Das Lexikon liefert Übersetzungen und Erklärungen amerikanischer Slang- und Fachausdrücke aus der Trucker-CB-Sprache alphabetisch geordnet auf jeweils einer Seite pro Heft in Fortsetzung.

1.1.3. Der Heftroman als Markenartikel

Durch die hohe Auflage und die Serienproduktion werden Heftromane zur Massenware bzw. zu Markenartikeln, welche nach Wernsing/Wucherpfennig folgende Merkmale aufweisen: „Als Massenware sind die Texte untereinander austauschbar, als Markenartikel halten sie den Schein der Individualität aufrecht. Dieser Widerspruch macht die Einheit der Gattung Heftroman aus“¹⁰³. Das Dilemma des Markenartikels ist, „einerseits als das stetig selbige, andererseits als das immer neu Besondere auftreten zu müssen“¹⁰⁴. „Das verblüffend Neue ist von garantiert gleicher Art, allein die Verpackung ist ,ohne-

⁹⁹ Vgl. Domagalski 1981, S. 99.

¹⁰⁰ 320 PS-Jim, Bd. 10, S. 13. WEST ist eine Zigarettenmarke, die über mehrere Jahre den Trucker-Mythos zu Werbezwecken benutzte.

¹⁰¹ Vgl. 320 PS-Jim, Bd. 79, S. 5; Bd. 83, S. 45.

¹⁰² Vgl. Trucker-King, Bd. 103, S. 64.

¹⁰³ Wernsing/Wucherpfennig 1976, S. 3.

¹⁰⁴ Wernsing/Wucherpfennig 1976, S. 24.

gleichen“¹⁰⁵. Der Schein der Individualität wird durch die „werbewirksame Warenpräsentation“ (Verpackung) aufrechterhalten¹⁰⁶. Die Verpackung des Heftrromans ist die aufwendige Titelseite. Hier werden Wünsche des Lesers (Aktivität, Sexualität) angesprochen, die zum Kaufakt anregen sollen.

Eine Befriedigung der Wünsche findet nach Wernsing/Wucherpfennig nie statt. Sie darf nicht stattfinden, denn „die Heftrromanindustrie lebt vom Widerspruch frustrierender Bedürfnisbefriedigung; sie braucht die zielgehemmte Wunscherregung, um sie auf den Kauf des nächsten Heftes lenken zu können“¹⁰⁷. Heftrromane sollen „das Leiden nicht abschaffen, sondern stabilisieren“¹⁰⁸.

Dieser pathologische Befund ist nicht haltbar, da die Unerfüllbarkeit der Wünsche nicht am Heftrroman oder am „leidenden Leser“ liegt, sondern an den Wünschen, die unerfüllbar an sich sind¹⁰⁹. Dies bedeutet aber nicht, daß der Leser bei der Lektüre keine Unterhaltung finden kann. Es ist absurd, einen Leser anzunehmen, der Unterhaltungsliteratur liest, die nicht unterhält, sondern frustriert.

Ich schließe mich deshalb der Meinung von Jörg Hienger an, der die Spannungsliteratur unter dem Aspekt des Spielcharakters von Variationsgattungen untersucht. Nach Hienger verhalten sich einzelne Romane zu ihrer Gattung „wie Schachpartien zum Schachspiel“: „Daraus folgt, daß man, obwohl oberflächlich das Gegenteil plausibel scheint, die Eleganz oder Plumpheit einer Partie nur würdigen kann, wenn man viele kennt. Die Lektüre in Serien, die viel gescholtene, ist einer Variationsgattung angemessen.“¹¹⁰

1.2. Erzählperspektive und Erzählzeit

Truckerromane haben in der Regel einen auktorialen Erzähler, der omniskient ist und in der 3. Person erzählt: „Er kennt Antriebe und Gedanken der verschiedenen Figuren, weiß, was sich gleichzeitig an verschiedenen Orten abspielt, und ist so in der Lage, dem Leser einen Wissensvorsprung vor den handelnden Personen zu verschaffen.“¹¹¹ Der Erzähler wechselt den Standpunkt bzw. die Perspektive. Innerhalb einer Perspektive wechselt er zwischen auktorialem und personalem Erzählen, setzt seine Omniskienz nach Belieben ein oder hebt sie auf. Er vermischt objektiv-unmittelbar erzählte Passagen mit erlebter Rede, kommentierter Innenansicht und innerem Monolog. Daraus

¹⁰⁵ Wernsing/Wucherpfennig 1976, S. 24.

¹⁰⁶ Wernsing/Wucherpfennig 1976, S. 20.

¹⁰⁷ Wernsing/Wucherpfennig 1976, S. 94.

¹⁰⁸ Wernsing/Wucherpfennig 1976, S. 95.

¹⁰⁹ Vgl. Kapitel III. 2.

¹¹⁰ Hienger 1976, S. 50 f.

¹¹¹ Davids 1969, S. 179.

folgt, daß ein „vermutetes oder postuliertes ästhetisches Prinzip perspektivischer Durchgängigkeit“ der „Prävalenz des erzählten Augenblicks“ und der „Effektivität des Textes“ untergeordnet ist.¹¹²

Die Reihenfolge der Vorgänge ist „im Prinzip linear“¹¹³, d. h. die Erzählzeit ist chronologisch geordnet. Neben der Linearität ergibt sich durch den Perspektivenwechsel eine Zweisträngigkeit bzw. Dualität:

„Zwei Handlungen laufen nebeneinander her, überkreuzen sich, vereinigen sich schließlich (früher oder später): die eine mit dem Helden in der Hauptrolle, die andere mit dem Antagonisten in der gleichen Position.“¹¹⁴

Durch den Perspektivenwechsel wird die Chronologie unterbrochen. Zwei gleichzeitige Ereignisse werden nacheinander erzählt oder ein Ereignis wird aus mehreren Perspektiven erzählt¹¹⁵.

Der Perspektivenwechsel ist ein „Mittel der Spannungserzeugung“¹¹⁶. Oft wird die Technik verwendet, „Handlungsverläufe an oder vor Höhepunkten der Aktion zu unterbrechen“¹¹⁷, zum Teil verbunden mit einer Irreführung des Lesers:

„Vor ihrem geistigen Auge sah Elaine bereits den Jeep umstürzen...“

*

Irrtum.

Die Tür der Oberforstverwalter-Bude wurde geöffnet, [...].

[...]

*

Der Jeep kippte.“¹¹⁸

Spannung und Lesegeschwindigkeit werden durch „Vorausdeutungen“ verstärkt¹¹⁹:

„Sie sollten Vera wiedersehen, und nicht erst, wie Klaus glaubte, im Militärcamp. Vera würde ihnen früher begegnen. Und wie es dazu kam und

¹¹² Dieses Ergebnis, zu dem Davids 1969, S. 180, 171 in seiner Untersuchung von Wildwestromanen kommt, trifft auch auf Truckerromane zu.

¹¹³ Vgl. Nusser 1973, S. 79.

¹¹⁴ Davids 1969, S. 160.

¹¹⁵ In Trucker-King, Bd. 97, S. 3–11 wird z. B. ein Mord aus der Perspektive von Mörder, Opfer und Zeuge erzählt.

¹¹⁶ Vgl. Nusser 1973, S. 80.

¹¹⁷ Vgl. Nusser 1973, S. 180.

¹¹⁸ Trucker-King, Bd. 99, S. 13, 15.

¹¹⁹ Vgl. Nusser 1973, S. 80 f.

*warum das so war, hätten sie sich in ihren wildesten Träumen nicht denken können.*¹²⁰

Nach Peter Nusser wird durch Vorausdeutungen die „kognitive Aufmerksamkeit“ des Lesers entlastet und die „unreflektierte Aufnahme des Anschaulichen“ begünstigt.¹²¹ Dieser Aspekt mag zwar zutreffen, ist aber bestimmt sekundär. Primär ist die Spannungserzeugung.

Truckerromane sind teilweise analytisch erzählt auf der Ebene der „Handlungskonstruktion“¹²², was bedeutet, daß sich eine „Figur in Konfrontation mit rätselhaften Umständen, in der Bemühung um Klärung, im Stadium der Entdeckung“¹²³ befindet.

Das Rätsel ist aber meistens schnell gelöst. Wie im Western ist fast immer die „Zielhaftigkeit“ vorrangig, d. h. Spannung wird erzeugt durch die Frage „und was geschah dann?“ und nicht durch die Frage „wer war es?“. ¹²⁴ Die Spannungskurve verläuft dementsprechend nicht „in der Form eines langen Bogens“, sondern „wellenförmig“. ¹²⁵

Auf der Ebene der „Darstellungskonstruktion“ (zeitliche Umstellung)¹²⁶ und auf der Ebene der „Mitteilungskonstruktion“ (Leser steht vor einem Rätsel)¹²⁷ sind Truckerromane nur in Ausnahmefällen¹²⁸ analytisch erzählt.

Typisch für den Truckerroman ist eine Erzählweise, die Jens-Ulrich Davids „Komplicität von Erzähler und Leser“¹²⁹ nennt. Der Leser ist „ebenso allwissend wie der Erzähler“. ¹³⁰ Spannung wird dadurch erzeugt, „daß der Leser als Besserwisser darauf wartet, auf welche Weise der Held es den Leuten zeigen wird“. ¹³¹

Nur zwei der untersuchten Romane haben einen Ich-Erzähler, der sich nach Wernsing/Wucherpfennig dazu eignet, „Individualcharaktere psychologisch zu durchdringen“¹³². In den beiden Romanen ist der Ich-Erzähler aber entweder unmotiviert eingesetzt oder er stellt Ansprüche, die er nicht erfüllt.

¹²⁰ Turbo-King, Bd. 5, S. 24.

¹²¹ Vgl. Nusser 1973, S. 81.

¹²² Weber 1975, S. 12, vgl. ebd. S. 17 ff.

¹²³ Weber 1975, S. 12.

¹²⁴ Vgl. Davids 1969, S. 163.

¹²⁵ Vgl. Nusser 1982, S. 46.

¹²⁶ Vgl. Weber 1975, S. 12, 27 ff.

¹²⁷ Vgl. Weber 1975, S. 12, 42 ff.

¹²⁸ Z. B. 320 PS-Jim, Bd. 6, Bd. 9.

¹²⁹ Davids 1969, S. 182.

¹³⁰ Vgl. Davids 1969, S. 183.

¹³¹ Vgl. Davids 1969, S. 183.

¹³² Vgl. Wernsing/Wucherpfennig 1976: 34.

Der Truckerroman „Eine Fuhre für den Teufel“¹³³ hat einen personalen Ich-Erzähler. Dieser hat den Nachteil, daß das Wissen des Ich über Erzählstränge, in denen es selbst nicht agiert, erklärt werden muß, wenn das Erzählprinzip eingehalten werden soll.¹³⁴ Solche Erklärungen sind in „Eine Fuhre für den Teufel“ selten nötig, da sich das Ich zufälligerweise und unglaublicherweise fast immer zur richtigen Zeit am Ort der Handlung aufhält.

Der Roman „Ein ausgekochtes Schlitzohr“¹³⁵ hat einen auktorialen Ich-Erzähler. Erzählstränge, in denen das Ich nicht agiert, werden omniskient in der 3. Person erzählt. Der Ich-Erzähler ist in diesem Roman insofern motiviert, da er seine Erzählung als Korrektur zum gleichnamigen Kinofilm¹³⁶ ausgibt, in dem seine Abenteuer angeblich falsch verfilmt wurden:

*„Als meine Abenteuer verfilmt wurden, zäumte Hollywood wie üblich den Gaul mit dem Schwanz auf. Was sie als erstes über mein Leben brachten, spielte sich als zweites ab und umgekehrt. Lassen wir diese Dummköpfe in dem Glauben, [...]“*¹³⁷

Der so gestellte Realitätsanspruch und der Anspruch, besser als der Film zu sein, wird später nicht erfüllt.

1.3. Personen

Peter Nusser stellt folgende „allgemeinen Kennzeichen der Personendarstellung“ in Groschenromanen zusammen:¹³⁸

- a) „Die Anzahl der handelnden Personen ist überschaubar.“ Zusätzlich sind „Statisten“ hinzugefügt.
- b) „Die Beschreibung der wichtigsten Personen zielt nicht auf Individualität, sondern folgt stereotypen Mustern.“ „Detaillierte Charakterisierungen [...], die sich allmählich zu dem differenzierten Bild einer Person ergänzen, fehlen“, die Personen sind „nicht entwicklungsfähig“.
- c) „Die Hauptpersonen – oft auch die Statisten – werden im Groschenroman bipolar gruppiert.“ Die „ingroup“ (Eigengruppe) besteht aus positiv gezeichneten Personen,

¹³³ Wood 1985.

¹³⁴ Vgl. Davids 1969, S. 184.

¹³⁵ Hanks 1985.

¹³⁶ „Ein ausgekochtes Schlitzohr“ („Smokey and the Bandit“), USA 1976, Regie: Hal Needham; mit Burt Reynolds, Sally Field, Jerry Reed, Jackie Gleason.

¹³⁷ Hanks 1985, S. 5.

¹³⁸ Vgl. Nusser 1973, S. 27 f.

in deren Mittelpunkt der Held steht; der Antiheld oder Gegenspieler steht im Mittelpunkt der negativ gezeichneten „outgroup“ (Fremdgruppe).

Diese allgemeinen Kennzeichen betonen das Schematische der Gattung, das in den einzelnen Romanen jeweils variiert wird. Es gilt zu prüfen, inwieweit das Schema auf Truckerromane zutrifft, wie es inhaltlich gefüllt wird und wie es variiert wird.

1.3.1. Anzahl der Personen

Wenn man die Tabellen der handelnden Personen auf der jeweils 2. Textseite in den Heften der Serie „Trucker-King“ vergleicht, ergibt sich ein Mittelwert von sechs handelnden Personen als Funktionsträgern pro Heft. Helga Geyer-Ryan nennt den gleichen Durchschnittswert für Groschenhefte im Allgemeinen und Liebesromane im Besonderen.¹³⁹

Das Personal setzt sich aus den Helden zusammen und aus anderen Personen, die zu den Helden in folgenden Beziehungen stehen: „Sie sind entweder Freunde oder Feinde, Helfer, Auftraggeber, Berater, Hilfesuchende, Neider, Eifersüchtige und Rachsüchtige“.¹⁴⁰

Truckerromane kommen also mit einer relativ geringen Anzahl von handelnden Personen aus. Dies hängt mit der „Reduktion von Wirklichkeit“ durch die „Strategie der Personalisierung“ zusammen.¹⁴¹ Die „Reduktion von Wirklichkeit“ ist typisch für „handlungsorientierte Literatur“¹⁴², deren Personen nicht Menschen sind, sondern „Spielfiguren“¹⁴³. Gesellschaftliche Konflikte werden entweder „personalisiert und zum Duell zweier Männer umgedeutet“¹⁴⁴ oder die soziale Umwelt wird ausgeblendet und an ihre Stelle tritt „als Ersatzwelt die Familie“¹⁴⁵.

Die Reduktion auf Familie hat in den Truckerromanen zwei Ausprägungen. Die Helden sind entweder Einzelkämpfer in einer auf Familiengröße reduzierten Gesellschaft, oder sie sind herausragende Repräsentanten der sogenannten „Trucker-Familie“:

„Jeder kannte jeden in diesem Job. Das Gefühl, einer großen Familie anzugehören, war wie eine immer neue Streicheleinheit. [...] So etwas glich ein bißchen von der Härte aus, die den Preis der Freiheit on the road ausmachte.“¹⁴⁶

¹³⁹ Vgl. Geyer-Ryan 1983, S. 180.

¹⁴⁰ Geyer-Ryan 1983, S. 180.

¹⁴¹ Vgl. Nusser 1982, S. 42.

¹⁴² Vgl. Geyer-Ryan 1983, S. 170.

¹⁴³ Vgl. Davids 1969, S. 154.

¹⁴⁴ Vgl. Melzer 1974, S. 78.

¹⁴⁵ Vgl. Geyer-Ryan 1983, S. 171.

¹⁴⁶ Trucker-King, Bd. 95, S. 40.

Die „Trucker-Familie“ ist eine „verschworene Gemeinschaft“:

„Es war die verschworene Gemeinschaft jener Männer, die die letzte große Freiheit dieses Jahrhunderts auf den Highways erlebten – die Meile um Meile der amerikanischen Weite mit donnernden Motoren bewältigten und dabei eine Menge mit jenen harten Burschen gemeinsam hatten, die den Westen einst auf dem Rücken ihrer Pferde erschlossen hatten.“¹⁴⁷

Die Familie der Trucker spielt in den Romanen mit amerikanischen Protagonisten eine wichtigere Rolle als in den Romanen mit deutschen Protagonisten. Dies zeigt sich z. B. daran, daß das Motiv „Konvoi“, das als Symbol der Truckergemeinschaft gilt, auf die Romane mit amerikanischen Protagonisten beschränkt ist.

1.3.2. Der Held als „Doppelfigur“

Die serienbildenden Truckerromane zeigen die Besonderheit auf, daß sie zwei Helden haben, die als eine Figur betrachtet werden können. Bei einer solchen sogenannten „Doppelfigur“ handelt es sich um „zwei Gesichter einer einzigen Figur“.¹⁴⁸

Die Namen der Doppelfiguren sind:

- Jim Stonewall und Chris Morris (320 PS-Jim),
- Rolf Straubinger und Klaus Raschke (Turbo-King),
- Franz Meersdonk und Günther Willers (Auf Achse)¹⁴⁹,
- Rocky Robson und T. O. Bucker (Trucker-King).

Der eine Teil des ungleichen Paares ist der Ruhige-Problembewußte-Vernünftige, der andere der Temperamentvolle-Leichtlebige-Draufgänger.¹⁵⁰

Der Draufgänger provoziert durch seine Risikofreudigkeit z. T. abenteuerliche Situationen, aus denen sie der Vernünftige wieder herausrettet.¹⁵¹ Andererseits ist es der Draufgänger Günther Willers, „der oft mit Geschick und ausgebufften Tricks schneller ans Ziel kam als Franz Meersdonk mit seinem ausgeprägten Sinn für Gerechtigkeit“.¹⁵² Die Konstruktion der „Doppelfigur“ hat also eine handlungsbezogene Funktion.

¹⁴⁷ Trucker-King, Bd. 99, S. 6.

¹⁴⁸ Vgl. Arbeitsgruppe Massenkultur 1972, S. 52. Nicht-serienbildende Truckerromane sind die Ausnahme und kommen ohne „Doppelfigur“ aus (Hanks 1985, Scott 1985–1987, Wood 1985).

¹⁴⁹ In Auf Achse 1987 b bildet Franz Meersdonk mit anderen Kollegen ein Team.

¹⁵⁰ Vgl. 320 PS-Jim, Bd. 1, S. 18; Bd. 8, S. 27; Auf Achse 1986, S. 7.

¹⁵¹ Vgl. Auf Achse 1987 a: Kap. 2–4.

¹⁵² Auf Achse 1986, S. 7.

Eine andere Funktion besteht darin, daß der Held zum Sprechen gebracht wird.¹⁵³ Der Dialog als Sprachhandlung bietet neben erzählerischen Formen wie erlebter Rede und Gedankenbericht die Möglichkeit, lange und ereignislose LKW-Fahrten lebendig zu gestalten.

Die Kommunikation der „Doppelfiguren“ variiert zwischen retardierender Frozzelei¹⁵⁴ und wortloser Kommunikation in Gefahrensituationen, die schnelles Handeln erfordern¹⁵⁵.

Die beiden Helden, die gemeinsam die „Doppelfigur“ ausmachen, sind in der Regel gleichwertige und gleichberechtigte Partner eines Teams:

„Sie wurden Partner und als sie im Hafen von N. Y. den M. A. N. 32.321 entdeckten und erwerben konnten, ergab sich die Stonewall & Morris T. C. [Trucking Company], die sie gleichberechtigt führten.“¹⁵⁶

In der Serie „Trucker-King“ ist der Vernünftige die dominantere Persönlichkeit. Dies hängt mit dem Werdegang des Helden zusammen und mit der Tatsache, daß sich über ihn Elemente des modernen Familienromans mit dem Genre „Truckerroman“ vermischen.¹⁵⁷

Durch die Vermischung mit dem Genre „Familienroman“¹⁵⁸ erhält die Serie „Trucker-King“ eine größere Variationsbreite in der Handlung und im Personal. Die Anzahl der handelnden Personen wird dadurch aber nicht größer.

1.3.3. Äußere Erscheinung der Personen

Nach Jens-Ulrich Davids ist die äußere Erscheinung des Wildwest-Helden zur Formel „breitschultrig und schmalhüftig“ erstarrt¹⁵⁹, was die „athletische Gestalt“¹⁶⁰ des Helden betont. Der Held ist konzipiert nach einem „Männlichkeitsideal, das sich nach Kraft und Härte orientiert“.¹⁶¹

¹⁵³ Vgl. Davids 1969, S. 101.

¹⁵⁴ Vgl. Turbo-King, Bd. 3, S. 10 ff.

¹⁵⁵ Vgl. Trucker-King, Bd. 99, S. 5.

¹⁵⁶ 320 PS-Jim, Bd. 56, S. 53.

¹⁵⁷ Vgl. Ueding 1979, S. 93, 96; Hermand 1988, S. 85. Schon Franz 1951, S. 677 stellt bei der Unterhaltungsliteratur den Reiz der Vermischung der Gattungen fest.

¹⁵⁸ Gemeint sind moderne Liebesromane, in deren Mittelpunkt ein reicher Familienclan steht. Die Handlung setzt sich aus Geschäfts- und Liebesintrigen zusammen. Als Vorbild kann die Fernsehserie „Dallas“ angesehen werden.

¹⁵⁹ Vgl. Davids 1969, S. 63.

¹⁶⁰ Vgl. Davids 1969, S. 63.

¹⁶¹ Vgl. Davids 1969, S. 64.

Helga Geyer-Ryan nennt als darstellerisches Mittel die „Kalogathie“: „Heldin und Held sind sowohl schön als auch tugendhaft“.¹⁶² Die Übereinstimmung von Äußerem und Innerem wird auch von anderen Autoren konstatiert: „Zumindest für den Leser sind die Menschen das, wonach sie aussehen: die Häßlichen böse, die Schönen gut“¹⁶³ und „wer einmal eine Narbe hat, bleibt immer böse“¹⁶⁴.

Dieses Schema scheint so abgegriffen zu sein, daß es im Truckerroman sowohl variiert als auch umgedreht wird. Der Truckerroman kennt den schönen und den häßlichen Helden:

„Chris Morris war alles andere als eine Schönheit. Im Gegenteil. Aber gerade das schien die Frauen an ihm zu reizen, außerdem seine lockere Art zu leben und alles auf die leichte Schulter zu nehmen.“¹⁶⁵

Franz Meersdonk trägt eine „speckige Leinenkappe mit Schweißbrändern und einem überdimensionalen Schirm“.¹⁶⁶

T. O. Bucker ist der „schwarze Hüne“¹⁶⁷ und korrigiert den Rassismus-Vorwurf¹⁶⁸ gegen den Hefroman.

Rolf Straubinger hat eine „Stirnglatze“.¹⁶⁹

Bei der Beschreibung des Helden gibt es also nicht die „signalhafte Stereotypie“¹⁷⁰ wie beim Wildwest-Helden. Der Held als „Doppelfigur“ hat ein schönes und ein häßliches Gesicht. Hat er dadurch auch ein gutes und ein böses Gesicht?

Insgesamt ist der Truckerroman in der Beschreibung der Helden recht sparsam. Der Held muß nur soweit beschrieben werden, daß ihn der Leser als Held identifizieren kann, um sich mit ihm identifizieren zu können.¹⁷¹ Der Serien-Leser kennt seine Serien-Helden. Manche Romane begnügen sich beim ersten Auftreten des Helden damit, seinen Namen zu nennen und ihn in Aktion zu zeigen:

¹⁶² Geyer-Ryan 1983, S. 165.

¹⁶³ Wernsing/Wucherpfennig 1976, S. 52.

¹⁶⁴ Davids 1969, S. 147.

¹⁶⁵ 320 PS-Jim, Bd. 63, S. 5.

¹⁶⁶ Auf Achse 1986, S. 7.

¹⁶⁷ Trucker-King, Bd. 70, S. 4.

¹⁶⁸ Vgl. Nusser 1973, S. 52; Seeßlen/Kling 1973, S. 113.

¹⁶⁹ Turbo-King, Bd. 1, S. 10.

¹⁷⁰ Vgl. Davids 1969, S. 64.

¹⁷¹ Der „Vorgang der Identifizierung“ bedeutet nach Geyer-Ryan 1983, S. 166 gleichzeitig eine „Irrealisierung“.

*„Die langgezogene Kurve von der Neches-Brücke wollte Rocky mit Schwung nehmen. Er trat das breite Gaspedal tief durch. Der Kenworth gewann an Tempo.“*¹⁷²

Die Zurückhaltung in der Beschreibung hat nach Peter Nusser die Funktion, „den Projektionen der Leser [...] mehr Raum zu lassen“.¹⁷³ Nach Helmut Melzer wird durch das „Understatement in der Darstellung“ das „Image des Außenseiters“ aufgebaut, „der nicht in die bürgerliche Welt [...] integriert ist“.¹⁷⁴ Der Held im Truckerroman ist in der Tat ein Außenseiter der bürgerlichen Welt.¹⁷⁵

Zum Teil werden die Helden von den unterschiedlichen Autoren der Serie unterschiedlich beschrieben. Solche auf die Produktionsbedingungen zurückführbaren Unstimmigkeiten sind häufig Ursache für Kritik durch den Leser in Leserbriefen.¹⁷⁶

Die Zurückhaltung in der Beschreibung betrifft auch die Kleidung der Helden. Einige Helden tragen in Anlehnung an den Western Cowboystiefel oder Stetson¹⁷⁷. Zum Teil wird der Stetson über lange Passagen nicht erwähnt, so daß der Leser davon ausgeht, der Held habe keinen Stetson. Überraschenderweise zieht der Held dann irgendwann den Stetson an, als gäbe es nichts Selbstverständlicheres.¹⁷⁸

Bei der Beschreibung des Gegenspielers ist der Truckerroman eindeutiger als bei der Beschreibung des Helden. Aufgrund der möglichen Häßlichkeit des Helden muß das Urteil des Lesers bei der Beschreibung des Gegenspielers explizit gesteuert werden.¹⁷⁹

*„Sein Äußeres war unscheinbar, sein Gesicht frettchenhaft, der Mund war etwas zu dünnlippig, um noch einen Hauch von Sympathie zu erwecken.“*¹⁸⁰

Es gibt aber auch die Variante, daß Held und Leser durch die scheinbare Eindeutigkeit in die Irre geführt werden. Nach einer voreiligen Prügelei mit dunklen Gestalten stellt sich manchmal heraus, daß sich die Helden „mit den Falschen angelegt“ haben.¹⁸¹

¹⁷² Trucker-King, Bd. 72, S. 3.

¹⁷³ Vgl. Nusser 1973, S. 51.

¹⁷⁴ Vgl. Melzer 1974, S. 73.

¹⁷⁵ Vgl. Kapitel III. 1. 3. 7. und III. 1. 3. 9.

¹⁷⁶ Vgl. Trucker-King, Bd. 60, S. 35 (Leserbrief von Uwe Moehrle); vgl. Kapitel III. 1. 1. 1.

¹⁷⁷ Cowboyhut.

¹⁷⁸ Vgl. Trucker-King, Bd. 88, S. 55.

¹⁷⁹ Nusser 1973, S. 52 konstatiert dagegen, daß das äußere Erscheinungsbild der Gegenspieler in Abenteuerroman zwar „viele Formen“ haben kann, aber eindeutig bewertet wird z. B. durch das Merkmal „häßlich“.

¹⁸⁰ Trucker-King, Bd. 61, S. 18.

¹⁸¹ Vgl. Turbo-King, Bd. 6, S. 31.

Eine Irreführung besonderer Art findet sich im dem Taschenbuch-Roman „Endstation Louisiana“¹⁸². In den ersten drei Episoden handeln zwei Trucker, die einen Truck geklaut haben. Die Personen sind nicht eindeutig bewertet, da Kriminalität in Truckerromanen Heldentum nicht ausschließt¹⁸³. Es erscheint dem Leser zwar ungewöhnlich, daß die „Helden“ einen Truck klauen, aber aufgrund der erzähltechnischen Vorenthaltung einer anderen Identifikationsfigur über 19 Seiten vermutet der Leser, es handele sich um die Helden.

1.3.4. Biographie des Helden

Die Zurückhaltung in der Beschreibung des Helden betrifft auch seine biographischen Daten bzw. seinen Werdegang. Eine Ausnahme bildet Rocky Robson, durch den die Verbindung mit Elementen des Familienromans hergestellt wird.

Rocky Robson ist der Ex-Schwiegersohn von Henry B. Rockford, dem Oberhaupt des Rockford-Clans, der nach dem gleichen Muster gestrickt ist, wie der Clan der Fernsehserie „Dallas“¹⁸⁴. Henry B. Rockford, der sogenannte „Trucker-King“, der der Serie den Namen gibt, hat sich als Trucker zum Chef der größten Trucking-Company von Texas emporgearbeitet. Rocky Robson sollte als Schwiegersohn in die Firmenleitung einsteigen, entschied sich aber für das Leben als „freier Trucker“¹⁸⁵. Trotz der Scheidung brach der Kontakt zum Rockford-Clan nicht ab.

Eine allgemeingültige Bedingung für die Helden von Abenteuerromanen ist, daß sie unverheiratet sein müssen.¹⁸⁶ Um dies zu betonen, wird in die Biographie der Helden teilweise eine Ehe und eine Scheidung eingebaut.¹⁸⁷ Die Loslösung des Helden von der Familie bedeutet die Loslösung von der bürgerlichen Gesellschaft.¹⁸⁸ Davon ist auch die Beziehung des Helden zu seinen Eltern betroffen.¹⁸⁹ Diese ist in den Truckerromanen ausgespart außer im Fall von Rocky Robson, der Vollwaise ist¹⁹⁰.

¹⁸² Scott 1987.

¹⁸³ Vgl. Kapitel III. 1. 3. 9. und III. 1. 5. 1.

¹⁸⁴ Der Vergleich mit „Dallas“ wird in den Romanen selbst hergestellt: Vgl. Trucker-King, Bd. 100, S. 18: „Nicht schlecht, das Haus“, bemerkte Ray. „Irgendwie erinnert es mich an die Southfork-Ranch aus >Dallas<“.

¹⁸⁵ Selbständiger Unternehmer mit eigenem Truck.

¹⁸⁶ Vgl. Göller 1973, S. 222; Wernsing/Wucherpfennig 1976, S. 115; Ueding 1973, S. 143. Bei nichtserienbildenden Helden von Wildwestromanen kann die Ehe dem Happy End folgen (vgl. Davids 1969, S. 129).

¹⁸⁷ Jim Stonewall ist wie Rocky Robson geschieden (vgl. 320 PS-Jim, Bd. 56, S. 53).

¹⁸⁸ Vgl. Ueding 1973, S. 138 ff.

¹⁸⁹ Vgl. Ueding 1973, S. 138 ff.

¹⁹⁰ Vgl. Trucker-King, Bd. 64, S. 25.

Zum Teil werden Fähigkeiten der Helden biographisch begründet und überhöht:

- Günther Willers ist Ex-Rennfahrer¹⁹¹,
- Rocky Robson war bei der Air Force (Nahkampf Ausbildung, Jetpilot)¹⁹²,
- T. O. Bucker ist Ex-Boxer der Weltklasse¹⁹³.

In anderen Fällen fehlt die biographische Begründung, auch wenn die Fähigkeiten für die Gattung ungewöhnlich sind.¹⁹⁴ So verfügt Jim Stonewall z. B. über erstaunliche medizinische Kenntnisse bis zum Amputieren eines Fußes¹⁹⁵, Rocky Robson und T. O. Bucker sind perfekt im Lassowerfen¹⁹⁶ und Rocky Robson steht in seinen detektivischen Fähigkeiten Sherlock Holmes nicht nach¹⁹⁷.

1.3.5. Fähigkeiten des Helden

Der Held der Truckerromane muß ein guter Fahrer sein, technisch versiert im Umgang mit Trucks und in entscheidenden Situationen den Gegner besiegen können.

Die Fähigkeiten des Helden als Fahrer werden besonders dann gefordert, wenn er den Truck als Mittel zur Flucht vor dem Gegner oder als Waffe einsetzt:

„Er zog den Brockway [Truck-Fabrikat] ein Stück nach rechts, um den Jeep im hinteren Drittel zu erwischen.

T. O. stemmte sich gegen das Lenkrad.

Und dann krachte es wie Kanonendonner.

Der Jeep flog nach links davon und segelte in die Tiefe.“¹⁹⁸

Eine besondere Variante des Trucks als Waffe ist die „Truckzange“, bei der ein gegnerischer PKW von zwei nebeneinander fahrenden Trucks in die Mitte genommen wird und eingeklemmt wird.¹⁹⁹

Beim Kampf gegen den Gegner ist die Wahl der Waffen gattungsspezifisch. Der Trucker kämpft in der Regel nur mit den Fäusten und dem Truck. Er kann zwar mit

¹⁹¹ Vgl. Auf Achse 1986, S. 5.

¹⁹² Vgl. Trucker-King, Bd. 57, S. 52, Bd. 89, S. 24.

¹⁹³ Vgl. Trucker-King, Bd. 60, S. 10 f.

¹⁹⁴ Zu den von Davids 1969, S. 77 so genannten „gattungsimmanent-selbstverständlichen Fähigkeiten“ der Helden siehe Kapitel III. 1. 3. 5.

¹⁹⁵ Vgl. 320 PS-Jim, Bd. 5, S. 24 ff und 34 ff.

¹⁹⁶ Vgl. Trucker-King, Bd. 99, S. 62, Bd. 89, S. 51 f.

¹⁹⁷ Vgl. Trucker-King, Bd. 95, S. 49.

¹⁹⁸ Trucker-King, Bd. 90, S. 59.

¹⁹⁹ Vgl. Trucker-King, Bd. 96, S. 53 f; 320 PS-Jim, Bd. 3, S. 20 f.

Schußwaffen umgehen, aber er vermeidet es.²⁰⁰ Er führt keine Schußwaffe mit sich und kommt nur durch die Entwaffnung des Gegners an eine Schußwaffe. Er vollstreckt keine Todesurteile, sondern überläßt den gestellten Gegner der Polizei oder dem Schicksal.²⁰¹

Im Wildwestroman werden die kämpferischen Fähigkeiten der Helden in einigen Fällen im „Bild der Kampfmaschine“ zusammengefaßt.²⁰² Dies trifft auch auf den Truckerroman zu, allerdings in der abgeschwächten Form der Verwandlung in eine Maschine. Die Verwandlung findet nicht nur in Kampfsituationen statt, sondern auch, um die Routine beim Fahren zu betonen. Die Verwandlung wird nicht als vollständige Metamorphose, sondern als Vergleich ausgedrückt:

„Jim Stonewall fuhr wie ein lebender Automat.“²⁰³

„Jim setzte sich mit der Wut eines Schützenpanzers in Bewegung.“²⁰⁴

„In seine [sic] Fäusten steckte die Kraft von Preßluftschlämmern. Das hatten in seiner Zeit als Profi-Boxer eine Menge starker Jungs gemerkt, die er mit der Präzision eines Roboters flachgelegt hatte.“²⁰⁵

Die Darstellung des Helden als Kampfmaschine ist bedenklich und stößt auf heftige Kritik:

„Fühlen und Denken werden dispensiert, der Mensch wird zum Roboter“²⁰⁶ oder „zum Werkzeug degradiert“²⁰⁷. „Die Reduktion auf die Arbeitsmaschine [...] wird ausgegeben als Willensstärke und Entschlossenheit“²⁰⁸, in Wirklichkeit sei der Held aber „der gehorsame und bornierte Spezialist“²⁰⁹. Kampfmaschinen sind das „Schreckbild totalitär gesteuerter Vernichtungskolonnen“²¹⁰. Jens-Ulrich Davids nimmt dies in Bezug auf den Western teilweise zurück: Es handele sich zwar um „gefährliche Entgleisungen“ der Autoren, aber der „Schluß, die Autoren [...] seien grundsätzlich Verfechter totalitärer Denkweise schösse weit über das Ziel hinaus“²¹¹.

²⁰⁰ Vgl. Trucker-King, Bd. 90, S. 48.

²⁰¹ Vgl. Trucker-King, Bd. 97, S. 62; Bd. 79, S. 63.

²⁰² Vgl. Davids 1969, S. 77.

²⁰³ 320 PS-Jim, Bd. 56, S. 54.

²⁰⁴ 320 PS-Jim, Bd. 8, S. 44.

²⁰⁵ Trucker-King, Bd. 56, S. 4.

²⁰⁶ Davids 1969, S. 78.

²⁰⁷ Wernsing/Wucherpennig 1976, S. 61.

²⁰⁸ Wernsing/Wucherpennig 1976, S. 61.

²⁰⁹ Wernsing/Wucherpennig 1976, S. 62.

²¹⁰ Davids 1969, S. 78.

²¹¹ Davids 1969, S. 79.

Auch in bezug auf den Truckerroman muß die Kritik zurückgenommen werden. Erstens vernichtet der Held seine Gegner nicht. Zweitens ist der Held nicht fremdgesteuert, sondern gehorcht seinem ausgeprägten Sinn für Gerechtigkeit, der zu seinem Ehrenkodex gehört. Damit ist der Held politisch unkorruptierbar. Wenn der Held bei der Vertretung seiner eigenen Interessen auch oft, aber nicht immer, die Interessen der bürgerlichen Gesellschaft vertritt, so ist dies eine Begleiterscheinung.

Neben dem Helden, der nach dem Männlichkeitsideal von Kraft und Härte konzipiert ist, gibt es auch die Helden-Parodie mit folgenden Varianten:

- der ungeschickte Held²¹²,
- der unentschlossene Held²¹³,
- der jammernde Held²¹⁴,
- der Held, der sich irrt²¹⁵,
- der Held, der die Heldenrolle ablehnt²¹⁶,
- der faule Held²¹⁷.

Auffällig ist, daß die Parodie in der Anfangsphase des Genres einsetzt, also bevor sich das Genre als Genre etabliert hat. Dagegen enthält die seit 1986 veröffentlichte Serie „Trucker-King“ fast keine parodistischen Elemente mehr. Die Parodie macht eine Serie kaputt, behauptete der zuständige Redakteur.²¹⁸ Dies mag in der Tat auf eine Serie zutreffen, die den Anschein wahr, von „einem Autor“ verfaßt zu sein, und deshalb ein einheitliches Heldenbild verlangt. Dagegen wurden die unterschiedlichen Heldenbilder der verschiedenen Verfasser der Serie „320 PS-Jim“ vom Lektor nicht auf einen Nenner gebracht, ohne daß die Serie zerstört wurde. Sie war im Gegenteil so beliebt, daß man die Helden in einem Heft der Serie „Trucker-King“ neben die eigentlichen Serienhelden stellte und ihnen die größeren Textanteile einräumte.²¹⁹

²¹² Vgl. 320 PS-Jim, Bd. 7, S. 4.

²¹³ Vgl. 320 PS-Jim, Bd. 7, S. 23.

²¹⁴ Vgl. 320 PS-Jim, Bd. 9, S. 32.

²¹⁵ Vgl. 320 PS-Jim, Bd. 9, S. 63.

²¹⁶ Vgl. 320 PS-Jim, Bd. 71, S. 58.

²¹⁷ Vgl. 320 PS-Jim, Bd. 85, S. 54; Bd. 9, S. 21.

²¹⁸ Mündliche Mitteilung. Taktik 1992 geändert, siehe Nachwort.

²¹⁹ Vgl. Trucker-King, Bd. 85. Andererseits ist Rocky, der Held von Trucker-King, dem Helden von 320 PS-Jim körperlich leicht überlegen, vgl. Schmidtke 1991, S. 36.

1.3.6. Motivationen der Personen

Jens-Ulrich Davids unterscheidet „persönliche“ und „altruistische“ Motivationen der Helden, die sich als „Hauptmotiv“ bzw. „Nebenmotiv“ überlagern.²²⁰ Er unterscheidet weiterhin zwischen „eigentlichen (=handlungsgebundenen)“ und „uneigentlichen (=aufgepfropften oder vorgeschobenen) Motivationen“ und stellt eine „Verlogenheit der Motivation“ bei den Wildwesthelden fest, da das Genre den Anspruch erhebt, „die Helden zu Idealisten zu stilisieren“.²²¹ Die Verlogenheit betrifft deshalb besonders die persönlichen Motivationen „Geld verdienen“ und „Abenteuerlust“.²²² Nur im „Italo-Western“ werden finanzielle Interessen der Helden nicht unterschlagen.²²³

Im Truckerroman werden die finanziellen Interessen der Helden betont. Der Trucker übt seinen Beruf aus, um Geld zu verdienen. Während der „Cowboy“ im Western fast nie bei der Ausübung seines Berufes gezeigt wird²²⁴, beginnt der Truckerroman in der Regel mit der Übernahme eines Transportauftrages. Der Truckerroman hält am Bild des geldabhängigen und armen Truckers fest, sogar im Fall von Rocky Robson, der finanziell eigentlich ausgesorgt hat²²⁵:

„Rocky und T. O. hatten ihm [einem Kollegen in Geldnot] zwar jeder fünfzig Dollar zugesteckt, aber niemand wußte, wie lange er damit würde auskommen müssen. Und die beiden Freunde konnten ihre private Sozialhilfe auch nicht bis in alle Ewigkeit fortführen.“²²⁶

Das Geldverdienen hat der Beruf des Truckers mit anderen Berufen gemeinsam. Hinzu tritt das Motiv der „Selbstverwirklichung“²²⁷, das für den Held des Truckerromans einzig im Beruf des Truckers möglich ist:

„Er war Trucker, er brauchte die Weite des Highways und den Dieselgestank, er brauchte die bullige Kraft eines wummernden, schweren Motors, er brauchte das Zupacken am großen Lenkradkranz, die Freiheit, heute hier und morgen da zu sein.“²²⁸

²²⁰ Vgl. Davids 1969, S. 85 f.

²²¹ Vgl. Davids 1969, S. 88.

²²² Vgl. Davids 1969, S. 88.

²²³ Vgl. Davids 1969, S. 88, 241.

²²⁴ Vgl. Göller 1973, S. 211.

²²⁵ Vgl. Trucker-King, Bd. 55, S. 6, 9; Bd. 80, S. 32.

²²⁶ Trucker-King, Bd. 80, S. 38.

²²⁷ Noch Geyer-Ryan 1983, S. 171, 177 wird die Berufswelt in Groschenromanen ausgespart, außer wenn der Beruf die „Aura des Helden vertieft“ und noch etwas von „Berufung im Sinne der Selbstverwirklichung“ hat. Dies ist in den Truckerromanen in der Tat der Fall.

²²⁸ Trucker-King, Bd. 55, S. 6.

Bedingung für die Freiheit ist für die amerikanischen Helden, daß sie selbständige Unternehmer sein müssen.²²⁹ Die deutschen Helden fühlen sich auch als Angestellte einer Spedition frei.²³⁰

Die Freiheit des Truckers steht in Konkurrenz zur Unfreiheit, die durch Ehe²³¹, Büros²³² und Vorschriften²³³ entsteht. Die Freiheit wird physisch als Bewegung verwirklicht und nicht politisch als Demokratie.²³⁴ Das Erleben endloser amerikanischer Landschaft ist eine „unmittelbar ins Geographische umgesetzte Form von Freiheit“.²³⁵ Zum Teil ist den Helden der Truckerromane bewußt, daß Freiheit eine Illusion ist:

„Es gab einfach zu viele Vorschriften. [...] Man durfte nur nicht daran denken, sonst war die schöne Illusion von der Freiheit der Highways dahin.“²³⁶

In einem anderen Fall stellt der Held einem Jugendlichen, der unbedingt Trucker werden will, folgende Frage:

„Du willst also deine Freiheit in Staus genießen, Auspuffqualm inhalieren und schlechter leben als ein Penner im Asyl, wie?“²³⁷

Freiheit und Abenteuer werden im Truckerroman gleichgesetzt.²³⁸ Es ist aber nicht das Abenteuer der Freiheit, das das eigentliche Abenteuer im Truckerroman ausmacht, obwohl es die Voraussetzung dafür ist. Das eigentliche Abenteuer im Truckerroman entsteht durch die Konfrontation mit dem Gegner. Die Lust auf ein solches Abenteuer gehört nur selten zu den Motivationen des Helden. Wie im Western sucht nicht der Held das Abenteuer, sondern das Abenteuer den Helden.²³⁹

Durch die Konfrontation mit dem Gegner werden weitere Motivationen des Helden aktiviert. Zu den persönlichen Motivationen zählen Selbstverteidigung und Rehabilitie-

²²⁹ Vgl. Trucker-King, Bd. 52, S. 8.

²³⁰ Vgl. Turbo-King, Bd. 7, S. 47. Meersdonk/Willers sind wie die amerikanischen Helden selbständige Unternehmer (vgl. Auf Achse 1986, S. 7 f).

²³¹ Vgl. Trucker-King, Bd. 90, S. 48.

²³² Vgl. Trucker-King, Bd. 91, S. 45.

²³³ Vgl. Trucker-King, Bd. 56, S. 5.

²³⁴ Vgl. Seeßlen/Kling 1973, S. 53; Schreiber 1975, S. 170.

²³⁵ Schreiber 1975, S. 170.

²³⁶ Trucker-King, Bd. 56, S. 5.

²³⁷ 320 PS-Jim, Bd. 56, S. 6.

²³⁸ Vgl. Trucker-King, Bd. 97, S. 29.

²³⁹ Vgl. Davids 1969, S. 89.

nung²⁴⁰, zu den altruistischen Motivationen zählen Hilfeleistung und die Wiederherstellung von Recht und Gerechtigkeit.²⁴¹

Die Überlagerung von persönlichen und altruistischen Motivationen bewirkt in den Truckerromanen eine besondere Mischung, dadurch daß der Held Angehöriger der „Trucker-Familie“ ist und die persönliche Motivation „Geld verdienen“ nicht ausgespart wird. Die finanziellen Interessen führen zwar zu einer Konkurrenz unter den Individuen der Gemeinschaft, aber nicht zum Konkurrenzkampf. Die verschworene Gemeinschaft der Trucker versteht sich als kollegiale und egalitäre Gemeinschaft, die gegen Angriffe von außen und innen gemeinsam oder in Einzelaktionen verteidigt werden muß.²⁴² Die grundsätzliche Übereinstimmung von individuellen und gemeinschaftlichen Interessen unterscheidet die Gemeinschaft der Trucker von anderen Männergemeinschaften (z. B. FBI), deren durch „Hierarchie“ und „Hackordnung“ geprägte „autoritäre Struktur“ nach Wernsing/Wucherpfennig zum „Faschismus“ tendiert²⁴³.

Die Motivationen der Gegenspieler des Helden sind weniger komplex. Es gibt nur die persönlichen Motivationen „Bereicherung“ und „Rache“.²⁴⁴

1.3.7. Psychologie und Weltbild

Immer wieder wird festgestellt, daß den Helden der Heftrromane die „psychologische Vertiefung fehlt“²⁴⁵. Das soll nicht heißen, daß sie keine Psyche hätten. Die Psyche der Helden ist mit psychologischen Vokabular nicht erfaßbar. Das psychologische Vokabular funktioniert zur Beschreibung einer zersplitterten Psyche. Die Psyche der Helden ist aber nicht zersplittert. In den Helden soll sich die „Utopie des ‚ganzen‘ Menschen“²⁴⁶ bzw. „die Utopie der ‚vita activa‘, des runden erfüllten Lebens“²⁴⁷ verwirklichen. Der Held der Truckerromane befindet sich bei der Ausübung seines Berufes in der Tat im Einklang mit sich und der Welt:

„Rocky summte leise vor sich hin. Er lenkte das Gespann mit der Leichtigkeit eines Mannes, der sich bewußt ist, daß er mit sich und der Welt in Einklang ist.“²⁴⁸

²⁴⁰ Der Held steht unter falschem Verdacht und muß seine Unschuld beweisen.

²⁴¹ Vgl. Davids 1969, S. 85.

²⁴² Vgl. Trucker-King, Bd. 88, S. 45; 320 PS-Jim, Bd. 63, S. 27; Bd. 81, S. 25, 63; Bd. 85, S. 41.

²⁴³ Vgl. Wernsing/Wucherpfennig 1976, S. 116 f, 134.

²⁴⁴ Vgl. Davids 1969, S. 116.

²⁴⁵ Vgl. Melzer 1974, S. 73; Piwitt 1964, S. 30; Davids 1969, S. 153.

²⁴⁶ Vgl. Piwitt 1964, S. 23; Melzer 1974, S. 73 f.

²⁴⁷ Vgl. Piwitt 1964, S. 25; Seeßlen/Kling 1973, S. 47.

²⁴⁸ Trucker-King, Bd. 96, S. 63.

Zur Utopie des „ganzen“ Menschen gehören noch Jens-Ulrich Davids die „Prävalenz des Gefühls und des Faktischen“.²⁴⁹ Der Held fühlt und handelt statt zu denken und vertritt dadurch seine „antirationale Einstellung“: „die Aufklärung hat noch nicht stattgefunden“.²⁵⁰ Folgende Zitate zeigen, daß dies auch auf die Helden der Truckerromane zutrifft:

„Außer Augen und Ohren verfügte ein Trucker über einen Sinn, der anderen Menschen anscheinend abhanden gekommen war. Es war eigentlich mehr ein Gespür, ein Ahnen.“²⁵¹

„Doch irgendeine innere Stimme sagte Jim, daß er sich auf Jeff verlassen konnte, auf diesen Indianer, der nicht viel Worte machte, der aber mehr von allem verstand als man ihm ansah.“²⁵²

„Jims Instinkt täuschte sich nie.“²⁵³

„ ,Wir müssen alle mit anpacken [...]. Es bringt doch nichts, hier rumzustehen und dumme Reden zu halten.“²⁵⁴

„ ,Wir fragen nicht, wir handeln. [...].“²⁵⁵

„Jim schwieg. Er wußte, daß jedes Wort vergeblich war.“²⁵⁶

Diese Einstellung des Helden entspricht seinem Weltbild, dessen zentrale Begriffe das metaphysische Prinzip „Schicksal“ und seine Phänomene „Determination“, „Zufall“ und „Wunder“ sind²⁵⁷:

„[...] man konnte dem Weg nicht entgehen, den das Schicksal einem vorgezeichnet hatte.“²⁵⁸

„Alles war Vorsehung.“²⁵⁹

Peter Nusser konstatiert, daß „Fatalismus“ und „Gefühlsorientierung“ im Zusammenhang mit „Gewaltanwendung“ ein „faschistoides Freund-Feind-Denken“ vermitteln.²⁶⁰

²⁴⁹ Vgl. Davids 1969, S. 153.

²⁵⁰ Vgl. Davids 1969, S. 150.

²⁵¹ 320 PS-Jim, Bd. 56, S. 54.

²⁵² 320 PS-Jim, Bd. 41, S. 29.

²⁵³ 320 PS-Jim, Bd. 83, S. 18.

²⁵⁴ 320 PS-Jim, Bd. 85, S. 48.

²⁵⁵ 320 PS-Jim, Bd. 41, S. 53.

²⁵⁶ 320 PS-Jim, Bd. 5, S. 25.

²⁵⁷ Vgl. Davids 1969, S. 98, 143 ff.

²⁵⁸ 320 PS-Jim, Bd. 56, S. 54.

²⁵⁹ 320 PS-Jim, Bd. 79, S. 35.

²⁶⁰ Vgl. Nusser 1973, S. 55 f.

Das Freund-Feind-Denken kann nicht bestritten werden, da Heldentum auf dem Sieg über Feinde basiert. Der Faschismus-Vorwurf trifft auf den Truckerroman nicht zu, da der Held weder die Weltherrschaft anstrebt oder verteidigt noch im Auftrag einer Macht handelt, die dies täte. Während der Western den Begriff „Gnade“ nicht kennt²⁶¹, kann der Feind im Truckerroman nach einer Prügelei mit dem Helden sogar zum Freund werden²⁶². Auch die größten Feinde werden niemals vom Helden selbst verurteilt.²⁶³

Das Weltbild der Heftromanhelden kann als „atavistisch“²⁶⁴, „archaisch“²⁶⁵ oder „mythisch“²⁶⁶ bezeichnet werden:

„Die Trivialliteraten sind [...] die Verwalter eines uralten, mythosbezogenen Weltbildes, das von der intellektuellen Avantgarde längst zerfleddert und zerdacht wurde.“²⁶⁷

Das Weltbild kann in die Tradition der „rousseauistischen These vom guten Wilden“²⁶⁸ und der „Dialektik der Aufklärung“²⁶⁹ gestellt werden. Abenteuerromane beinhalten demnach fiktive „Gegen- und Wunschwelten“²⁷⁰ bzw. „Trosträume für die Fantasie“²⁷¹. Sie artikulieren „Zivilisationsfeindschaft“²⁷² und dienen als „Kompensationen“ für das Versagen der Aufklärung²⁷³.

Die These vom „guten Wilden“ kann widerlegt werden, wenn man zeigen kann, daß sich der Held in die gesellschaftliche Ordnung einfügt und diese schützt. Nach Jens-Ulrich Davids ist die „Gegenwelt“ der Wildwestromane eine „Welt bürgerlicher Ideale“.²⁷⁴ Wernsing/Wucherpfennig meinen: „Der ‚ganze Mensch‘ der Heftromane ist der gehorsame und bornierte Spezialist.“²⁷⁵ Helmut Melzer behauptet dagegen, daß sich der Westernheld „außerhalb der bürgerlichen Ordnung und in vielfältigen Konflikten mit ihren korrupten Vertretern“ verwirklicht²⁷⁶. Helga Geyer-Ryan sieht in der Welt der

²⁶¹ Vgl. Davids 1969, S. 121.

²⁶² Vgl. Trucker-King, Bd. 99, S. 10.

²⁶³ Vgl. Kapitel III. 1. 3. 5.

²⁶⁴ Vgl. Wernsing/Wucherpfennig 1976, S. 49; Piwitt 1964, S. 23.

²⁶⁵ Vgl. Seeßlen/Kling 1973, S. 52, 113, 116.

²⁶⁶ Vgl. Seeßlen/Kling 1973, S. 116.

²⁶⁷ Herm 1969, S. 13.

²⁶⁸ Vgl. Göller 1973, S. 220; Seeßlen/Kling 1973, S. 49; Davids 1969, S. 14, 69.

²⁶⁹ Vgl. Geyer-Ryan 1983, S. 185.

²⁷⁰ Vgl. Klein 1983⁷, S. 437.

²⁷¹ Vgl. Wernsing/Wucherpfennig 1976, S. 17.

²⁷² Vgl. Davids 1969, S. 14.

²⁷³ Vgl. Wernsing/Wucherpfennig 1976, S. 17.

²⁷⁴ Vgl. Davids 1969, S. 143.

²⁷⁵ Wernsing/Wucherpfennig 1976, S. 62.

²⁷⁶ Vgl. Melzer 1973, S. 73.

Groschenromane keine „Welt der Ordnung“, sondern deren „Verfall, Verrottung und Fassadencharakter“.²⁷⁷

Für den Truckerroman ist diesbezüglich entscheidend, ob der Held der verschworenen Truckergemeinschaft angehört. Die Truckergemeinschaft existiert zwar innerhalb der bürgerlichen Gesellschaft und in Abhängigkeit von ihr, aber sie hat intern eine archaische Ordnung ohne Institutionen und Hierarchie²⁷⁸. Die Trucker haben einen eigenen Ehrenkodex, der teilweise in Konflikt mit den Gesetzen der Gesellschaft steht.²⁷⁹

Die Handlung der Truckerromane findet „auf den Highways, fernab der Zivilisation“ statt.²⁸⁰

Den Helden erscheint die Welt „nicht gerecht“, sie hoffen zum Teil auf „einen Funken Gerechtigkeit“, den sie „ausgleichende Gerechtigkeit“ nennen.²⁸¹ Auch wenn die Welt am Ende des Romans „anscheinend gerechter“ ist²⁸², ändert das nichts daran, daß die Welt über den Rest des Romans ungerecht erschien: „Die Welt ist schlecht, Amigos. [...] Wir können sie nicht ändern.“²⁸³ Die an sich heile Truckergemeinschaft wird ständig bedroht und damit auch der „ganze“ Trucker.

Manchmal wird in den Romanen ein universaler Pessimismus angedeutet:

„Der Traum der Menschheit war ein uralter Traum von Frieden und Glück – und ein Traum, der niemals Erfüllung finden würde.“²⁸⁴

Der Truckerroman beinhaltet die von Helga Geyer-Ryan am Abenteuerroman festgestellte „auf Veränderung insistierende Dynamik der noch immer nicht erfüllten und befriedigten Wünsche und Bedürfnisse“²⁸⁵. Da weder Aufklärung noch Wissenschaft den Menschen in dieser Beziehung weitergebracht haben, sucht der Truckerroman seine Fluchtwelt im Mythos.

²⁷⁷ Vgl. Geyer-Ryan 1983, S. 182.

²⁷⁸ Durch den Titel „King“ und die entsprechende Person wird in der Serie „Trucker-King“ fälschlicherweise eine monarchische Struktur der Truckergemeinschaft angedeutet. In Wirklichkeit fühlen sich alle Trucker als „Könige“ ihrer Fahrzeuge (vgl. Trucker-King, Bd. 57: S. 12).

²⁷⁹ Vgl. Kapitel III. 1. 3. 9., III. 1. 4. 1. und III. 1. 5. 1.

²⁸⁰ Vgl. Trucker-King, Bd. 61, S. 46.

²⁸¹ Vgl. Trucker-King, Bd. 60, S. 39 f.

²⁸² Vgl. Trucker-King, Bd. 56, S. 64.

²⁸³ Trucker-King, Bd. 56, S. 33.

²⁸⁴ 320 PS-Jim, Bd. 7, S. 47.

²⁸⁵ Vgl. Geyer-Ryan 1983, S. 203.

1.3.8. Frauenrollen und Sexualität

Nach Wernsing/Wucherpennig ist das Frauenbild der Heftrömäne „aufgrund massen-neurotischer männlicher Ängste und Wünsche modelliert.“²⁸⁶

„Die Romanhelden zeigen den Frauen gegenüber ein angstvolles, neurotisches Abwehrverhalten; entweder erniedrigen sie sie durch überhebliche Fürsorge, oder sie scheinen von ihnen gänzlich unabhängig, benutzen sie wie Gebrauchsgegenstände bzw. zeigen überhaupt kein Bedürfnis nach sexueller Zuwendung.“²⁸⁷

Während die „gute“ Frau in Männerromanen nur als „hilfloses Opfer am Rande“²⁸⁸ auftaucht, gibt es die „schlechte“ Frau entweder als „das dumme und faule Sexhäschen“ oder als „die gefährliche, raffinierte Intrigantin, gelegentlich mit dämonischen Zügen“²⁸⁹. Dadurch drückt sich „Emanzipationsfeindlichkeit“²⁹⁰ aus. Die Frauen sind entweder „potentielle Lustobjekte“²⁹¹ oder die „Inkarnation des Bösen“²⁹².

Dieses grob vereinfachte Schema lässt sich in etwas differenzierterer Form auch anhand der Truckerromane belegen. Der Truckerroman kennt folgende Frauenrollen:

- hilfsbedürftige Frau²⁹³,
- reines Lustobjekt²⁹⁴,
- hilfsbedürftiges Lustobjekt²⁹⁵,
- Killerin²⁹⁶,
- hilfsbedürftige Frau entpuppt sich als Kriminelle²⁹⁷,
- Lustobjekt entpuppt sich als Kriminelle²⁹⁸,
- Lustobjekt entpuppt sich als Kriminelle, ist aber dazu gezwungen worden, also hilfsbedürftig²⁹⁹.

²⁸⁶ Vgl. Wernsing/Wucherpennig 1976, S. 114.

²⁸⁷ Wernsing/Wucherpennig 1976, S. 115.

²⁸⁸ Vgl. Wernsing/Wucherpennig 1976, S. 108.

²⁸⁹ Vgl. Wernsing/Wucherpennig 1976, S. 107.

²⁹⁰ Vgl. Davids 1969, S. 128.

²⁹¹ Vgl. Davids 1969, S. 129.

²⁹² Vgl. Davids 1969, S. 114.

²⁹³ Vgl. 320 PS-Jim, Bd. 3.

²⁹⁴ Vgl. Scott 1987.

²⁹⁵ Vgl. Trucker-King, Bd. 98.

²⁹⁶ Vgl. Trucker-King, Bd. 97.

²⁹⁷ Vgl. Turbo-King, Bd. 1.

²⁹⁸ Vgl. Turbo-King, Bd. 6.

Eine besondere Frauenrolle im Truckerroman ist die Kollegin. Sie fährt allein³⁰⁰ oder im Team mit einer Kollegin³⁰¹ oder mit ihrem Mann³⁰². Durch die Berufstätigkeit einer Frau in einem Männerberuf wird Emanzipation angedeutet:

„Sie war die ‚Tigerin‘.

Und sie fuhr allein. Einen Shotgun [=Beifahrer] brauchte sie nicht. Sie schaffte es auch so. Eine andere Frau hatte sie fürs Truckerdasein nicht begeistern können, und ein Mann... nun, sie war hübsch. Und hübsche Mädchen haben gefälligst dumm, zumindest aber hilflos zu sein. Sie hatte es eine Woche lang mit einem Partner versucht, aber der hatte sie ständig unterbuttern wollen. Er nahm sie einfach nicht für voll. Da hatte sie ihn wieder gefeuert und fuhr seither solo.“³⁰³

Im weiteren Verlauf läßt sich diese Truckerin von den Helden mit Ratschlägen belehren und wird dadurch in die Rolle der hilfsbedürftigen Frau gedrängt³⁰⁴, später geht sie aus einer Prügelei mit zwei Kollegen als Siegerin hervor³⁰⁵, und am Ende des Romans versagt ihre Emanzipation an der scheinbaren Emanzipation der Helden: „Jim Stonewall verdrehte die Augen. Das war keine Tigerin, sondern ein liebes Schmeichelkätzchen...“³⁰⁶.

Die Serie „Trucker-King“ erhält durch die Elemente des modernen Familienromans zwei besondere Frauenrollen-Varianten:

- die teilweise emanzipierte Lady der High-Society³⁰⁷,
- die verwöhnte und verdorbene Tochter³⁰⁸.

Die „Lockerung der Pornographiebestimmungen“ in der BRD Mitte der 70er Jahre wirkte sich auf Abenteuerromane mit einer zunehmenden „Sexualisierung“ aus³⁰⁹. Mit „Lassiter“ wurde der vorher keusche Wildwestheld sexuell aktiv.³¹⁰

²⁹⁹ Vgl. Trucker-King Bd. 55.

³⁰⁰ Vgl. 320 PS-Jim, Bd. 63.

³⁰¹ Vgl. Trucker-King, Bd. 72.

³⁰² Vgl. Trucker-King, Bd. 71.

³⁰³ 320 PS-Jim, Bd. 63, S. 6.

³⁰⁴ Vgl. 320 PS-Jim, Bd. 63, S. 40.

³⁰⁵ Vgl. 320 PS-Jim, Bd. 63, S. 52.

³⁰⁶ 320 PS-Jim, Bd. 63, S. 63.

³⁰⁷ Vgl. Trucker-King, Bd. 63, S. 39.

³⁰⁸ Vgl. Trucker-King, Bd. 81, S. 38 f; Bd. 89, S. 54.

³⁰⁹ Vgl. Wernsing/Wucherpfennig 1976, S. 94.

³¹⁰ Vgl. Wernsing/Wucherpfennig 1976, S. 110; Davids 1969, S. 129.

Der Truckerroman variiert in der Beschreibung des Sexualaktes zwischen mehr oder weniger deutlichen Anspielungen, die nach Jens-Ulrich Davids die „Tabuierung des sexuellen Bereichs durch die scheinbare partielle Aufhebung verstärken“³¹¹. Außerdem würde eine detaillierte Schilderung des Geschlechtsverkehrs in die Nähe der Pornographie geraten, wie es in einem Roman auch passiert:

„Erst als sie es nicht länger ertragen konnte, drang er in sie ein.

Ihre Körper verschmolzen, bewegten sich in wilder, alles vergessender Ekstase. [...]

Ihre Finger krallten sich in sein Gesäß, hinterließen kleine blutige Halbmonde, während sie sich ihm entgegendrängte und seinen Rhythmus verstärkte, bis sich ihre Erregung auf das Maximum gesteigert hatte und der Orgasmus sie unter ihm erzittern ließ.“³¹²

Frauen sind in Truckerromanen wie in allen Männerromanen anzahlmäßig in der Minderheit. Trotz der nach Jens-Ulrich Davids am Wildwestroman sich andeutenden „Feminisierung der Gattung“³¹³, hat die Liebesgeschichte im Wildwestroman nach Walter Nutz „höchstens den Rang einer Zugabe“³¹⁴ und für den Kriminalroman gilt: „das Einflechten von Liebesgeschichten wurde nur dann gepflogen, wenn es dramaturgisch notwendig war.“³¹⁵ Das gleiche gilt für den Truckerroman. Die größere Anzahl der Frauenrollen in der Serie „Trucker-King“ ist auf die Elemente des Familienromans zurückzuführen, der zu den Frauenromanen gerechnet werden muß.

1.3.9. Polarisierung

Verschiedene Autoren stellen die bipolare Anordnung des Heftchen-Personals fest:

„Die Formation des Western-Personals läßt sich darstellen als zwei mit den Basen aufeinanderstehende Pyramiden, deren eine die gute, die andere die böse Welthälfte repräsentiert.“³¹⁶

Die Dichotomie „gut-böse“ ist dabei identisch mit einer Dichotomie „weiß-schwarz“ und einer Dichotomie „Eigengruppe-Fremdgruppe“ bzw. „ingroup-outgroup“, an deren

³¹¹ Vgl. Davids 1969, S. 129.

³¹² Scott 1986, S. 70.

³¹³ Vgl. Davids 1969, S. 115. Davids macht dies an der „Emanzipation der Western-Frau zur faszinierenden Hauptakteurin auf Seiten der Outgroup“ fest.

³¹⁴ Vgl. Nutz 1962, S. 52.

³¹⁵ Vgl. Nutz 1962, S. 62.

³¹⁶ Davids 1969, S. 121.

Spitze Held bzw. Gegenspieler stehen³¹⁷. Die Dichotomie setzt sich im Metaphysischen fort, da der Held mit dem Schicksal verbunden ist und der Böse mit dem Bösen an sich.³¹⁸

In der Mitte gibt es eine „Übergangszone zwischen Gut und Böse“, wo „Grenzgänger zwischen den Welthälften“ einzuordnen sind (Statisten) und die sogenannten „verirrten Schafe“, die im Verlauf des Romans zur guten Seite bekehrt werden.³¹⁹

Das von Davids beschriebene Doppel-Pyramiden-Modell sähe dementsprechend folgendermaßen aus:

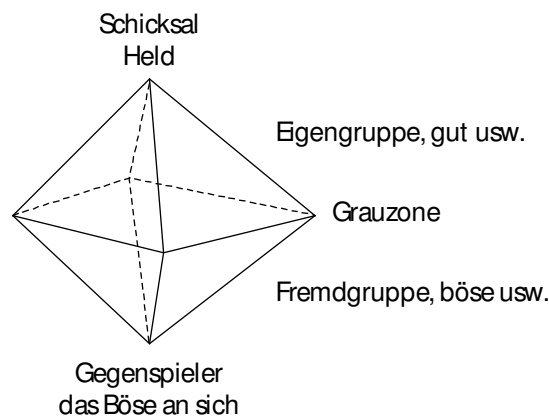


Abbildung 1: Doppel-Pyramiden-Modell.

Die Gültigkeit dieses Modells und die Anwendbarkeit auf den Truckerroman muß überprüft werden.

Es muß eine Bezugsgruppe geben, die als Eigengruppe klassifiziert werden kann. Die einfache Gleichsetzung „In-Group der Helden = In-Group der Leser“ haben Wernsing/Wucherpfennig widerlegt.³²⁰ In den Truckerromanen, in denen der Held nicht als Einzelkämpfer, sondern als Angehöriger der Truckergemeinschaft auftritt, muß von der Truckergemeinschaft als Eigengruppe des Helden ausgegangen werden. Für den Fall, daß der Leser selbst LKW-Fahrer ist, kann die obige Gleichsetzung angenommen werden. LKW-Fahrer machen aber vermutlich nur einen kleinen Prozentsatz der Leser aus.³²¹

Wichtigstes Kriterium für die Gruppenzugehörigkeit ist nach Davids' Modell der moralische Stempel „gut“ oder „böse“. Dieser Stempel wird im Truckerroman aber individuell und nicht gruppenabhängig vergeben:

³¹⁷ Vgl. Nusser 1973, S. 28; Nusser 1976, S. 25; Nusser 1982, S. 45; Davids 1969, S. 97 f, 121; Wernsing/Wucherpfennig 1976, S. 48 ff, 63 ff.

³¹⁸ Vgl. Davids 1969, S. 120 f.

³¹⁹ Vgl. Davids 1969, S. 121 f.

³²⁰ Vgl. Wernsing/Wucherpfennig 1976, S. 63 ff.

³²¹ Schriftliche Mitteilung des Lektors des Bastei-Verlags.

„Es gab gute und schlechte Trucker, und es gab unter den Highway-Polizisten Engel und Halunken. Letztere fielen auf und schufen das Feindbild.“³²²

Für die Rolle des Gegenspielers kommen auch „Ausländer“ in Frage. Wenn damit Aggressionen des Lesers gegen „Ausländer“ bestätigt werden³²³, muß dies als mögliche, aber unbeabsichtigte Begleiterscheinung eingestuft werden. Die Tatsache, daß „böse Ausländer“ gegenüber „guten Ausländern“ in der Überzahl sind, hängt in erster Linie damit zusammen, daß die „gute Seite“ bereits vom Helden belegt wird und die Gegenseite in jedem Roman neu belegt werden muß. Auf der Gegenseite ergibt sich dadurch eine größere Variationsbreite auch in bezug auf die Nationalität der Personen. Außerdem muß berücksichtigt werden, daß in den Romanen mit amerikanischen Protagonisten diese aus der Sicht des deutschen Lesers „Ausländer“ sind.

Die mit dem Begriff „Kalogathie“ fixierte Übereinstimmung von Innerem und Äußerem der Personen trifft auf den Truckerroman nicht immer zu.³²⁴ Außerdem rückt der Trucker durch seine Ordnungsverstöße (Geschwindigkeitsüberschreitung u. a.) und durch seine eigenmächtige, sich über Gesetze hinwegsetzende Art der Konfliktregelung in die Nähe des Kriminellen.³²⁵

Gert Ueding erklärt mit Berufung auf Brecht, daß Abenteuer in unserer Gesellschaft kriminell sind, und daß Abenteuerromane wie Kriminalromane geschrieben sein müßten; er folgert daraus die „heimliche Kumpanei zwischen Verbrecher und Detektiv, die oftmals bis zur Identität beider geht“.³²⁶ Dies gilt auch für den Truckerroman und wird besonders deutlich, wenn der Trucker einen gestellten Verbrecher laufenläßt³²⁷.

Ähnlich wie der Detektiv hat es der Trucker mit „korrupten Behörden, Richtern, Polizisten“ zu tun.³²⁸

Zum Teil wird der Leser wie im Kriminalroman auf eine „falsche Fährte“ gelockt³²⁹, was im Western nach Jens-Ulrich Davids nicht der Fall ist.³³⁰ Die „falsche Fährte“

³²² Trucker-King, Bd. 93, S. 11. Vgl. Trucker-King, Bd. 76, S. 4.

³²³ Dies behaupten Wernsing/Wucherpennig 1976, S. 66.

³²⁴ Vgl. Kapitel III. 1. 3. 3.

³²⁵ Vgl. Turbo-King, Bd. 4, S. 12; Trucker-King, Bd. 96. Das Motiv „Konvoi“ wird meistens dazu eingesetzt, einen von Polizei oder Verbrechern verfolgten Trucker abzuschirmen (vgl. Trucker-King, Bd. 71).

³²⁶ Vgl. Ueding 1979, S. 78; vgl. Wernsing/Wucherpennig 1976, S. 70.

³²⁷ Vgl. 320 PS-Jim, Bd. 71, S. 64 f.

³²⁸ Vgl. Ueding 1979, S. 81. Dies widerspricht der von Nusser 1976, S. 22 unkommentiert zitierten und damit für gültig erklärten Schreibanweisung des Bastei-Verlags, daß Behörden nicht als korrupt geschildert werden dürfen.

³²⁹ Vgl. Turbo-King, Bd. 6, S. 31.

³³⁰ Vgl. Davids 1969, S. 173.

bringt zunächst die falsche Einordnung von Personen in das Doppel-Pyramiden-Modell mit sich und die spätere Korrektur.

Der Truckerroman steht also unter dem Aspekt der Polarisierung dem Kriminalroman näher als dem Wildwestroman.

Das Modell von Jens-Ulrich Davids ist auf den Truckerroman nur bedingt anwendbar. Moralische Wertigkeit und Gruppenzugehörigkeit sind nicht immer zur Deckung zu bringen. Entscheidend ist das dialektische Verhältnis von Held und Gegenspieler. Der Held ist auf einen Gegenspieler angewiesen, um als Held agieren zu können. Dieses Schema wird gemäß den Regeln einer Variationsgattung möglichst abwechslungsreich ausgefüllt.

1.4. Gegenstände

Der Begriff „Gegenstand“ ist in dieser Arbeit so gebraucht, daß er das Dingliche der Kultur und der Natur umfaßt.³³¹ Technische Geräte und Landschaft werden also gleichsam unter dem Begriff „Gegenstand“ gefaßt.

Nach Peter Nusser haben Gegenstände in allen Groschenromanen folgende Funktionen gemeinsam:³³²

- a) „Konstituierung des geographischen Raumes“: Der geographische Raum ist „Kulisse“, „Requisit der Handlung“ und „funktioniert den Handelnden je nach Bedarf als Kampfstätte, Versteck, als Erholungsort o. ä.“.
- b) Konstituierung des Zeitraumes: Die Gegenstände aktualisieren die „immer wiederkehrenden, immer gleichen und daher zeitlosen Handlungsmuster“. Zu Gegenständen werden präzise Angaben gemacht, aber: „Der Naturalismus der Details täuscht Wirklichkeitsnähe vor, vertuscht in Wahrheit jedoch den fehlenden Realitätsgehalt oder die Unwahrscheinlichkeit der Handlungen.“
- c) Unterstützung der Typisierung der Personen:
 - Kleidung: äußere Erscheinung,
 - kompliziert zu bedienende Maschinen: Fertigkeiten,
 - landschaftliche Stimmungsbilder: Gefühle.
- d) Durch Luxusgegenstände, moderne technische Geräte, exotische Landschaften usw. werden „den Leser faszinierende Reize“ erzeugt.

³³¹ Nusser 1973, S. 66 unternimmt die gleiche Abgrenzung.

³³² Vgl. Nusser 1973, S. 66 ff.

Im Folgenden sollen spezifische Gegenstände des Truckerromans und Besonderheiten der Darstellung untersucht werden. Dabei werden die Gegenstände nicht isoliert betrachtet, sondern in ihrer Beziehung zu den Personen und zur Handlung.

1.4.1. Truck und Trucker

Die Angaben technischer Daten von Trucks in den Truckerromanen erwecken zum Teil den Eindruck, als würden sie aus technischen Berichten in Fachzeitschriften stammen:

„Das Lenkrad seines Mack R 686 COE lag ihm gut in den Händen. Unter ihm wummerte der ‚Maxidyne‘-Sechszylinder, der bei 1200 Umdrehungen pro Minute knapp 306 PS aus satten elf Litern Hubraum schüttelte.“³³³

Der Truck ist aber nicht nur technischer Gebrauchsgegenstand, sondern auch Prestigesymbol der Trucker, an dem ständig herumpoliert wird, wenn dazu Zeit ist³³⁴. Ein Trucker, der seinen Truck verkommen läßt, wird in Truckerromanen als minderwertig eingeschätzt.³³⁵

Der Truck ist ausgestattet mit CB-Funk. Dieses exklusive Kommunikationssystem der Trucker, das von Polizei oder Verbrechern zeitweilig abgehört wird, dient wesentlich zur Konstituierung und Organisierung der verschworenen Gemeinschaft der Trucker. Über CB-Funk wird Fracht besorgt³³⁶, ein Notruf ausgesendet³³⁷, Hilfe angefordert³³⁸, vor einer Falle gewarnt³³⁹, ein Konvoi organisiert³⁴⁰, ein Gesuchter ausfindig gemacht und seine Verfolgung organisiert³⁴¹.

Der Trucker wohnt in seinem Truck. Seine nomadische Lebensweise kann sich mit Luxus verbinden:

„Hinter der Fahrerkabine ragte ein Luxus-Sleeper auf. ‚Doghouse‘ ließ sich diese Schlafkabine, in der man aufrecht stehen konnte und die gut zwei Meter Tiefe besaß, kaum noch nennen. So wie Rocky es einschätzte, gab’s da drinnen eine bequeme Spielwiese, Fernseher, Mini-Küche und Dusche. Solchen Luxus können sich nur wenige Trucker leisten.“³⁴²

³³³ Trucker-King, Bd. 91, S. 6.

³³⁴ Vgl. Trucker-King, Bd. 92, S. 8.

³³⁵ Vgl. 320 PS-Jim, Bd. 8, S. 15.

³³⁶ Vgl. Trucker-King, Bd. 102, S. 53.

³³⁷ Vgl. Trucker-King, Bd. 97, S. 28.

³³⁸ Vgl. Trucker-King, Bd. 71, S. 43 f.

³³⁹ Vgl. Trucker-King, Bd. 82, S. 9 f.

³⁴⁰ Vgl. Trucker-King, Bd. 71, S. 46.

³⁴¹ Vgl. 320 PS-Jim, Bd. 8, S. 42, 50 f.

³⁴² Trucker-King, Bd. 72, S. 5.

Für die Helden der Truckerromane ist der Truck „das wichtigste [sic] im Leben“.³⁴³ Sogar bei Truckerbeerdigungen und Truckerhochzeiten ist der Truck dabei.³⁴⁴ Der Truck ist das Fahrzeug, mit dem der Held die für den Truckerroman spezifische Welt „jenseits“ der Zivilisation erreicht:

*„Die Trucks waren die Könige der Interstates, und nachts waren sie allein auf den endlosen grauen Asphaltbändern, die das Land von Osten nach Westen und von Süden nach Norden in eigene Distrikte teilten. Die breiten Betonschlangen waren eine abgeschlossene Welt, und nie wurde das deutlicher als nachts, wenn der Verkehr dünner wurde und schließlich nur noch die riesigen Trucks, Urweltmonstern gleich, über die vielspurigen Fahrbahnen donnerten und ihre Scheinwerfer und Positionslampen wie Feueraugen von Ungeheuern die Dunkelheit durchbrachen.“*³⁴⁵

Der Ausstieg aus der Zivilisation wird hier mit Vokabeln aus dem Genre „Horrorroman“ festgemacht. In einem anderen Beispiel wird der Truck in der Nacht wie ein Raumschiff im Weltall beschrieben.³⁴⁶

Das Verhältnis von Trucker und Truck läßt sich mit dem Begriff „Symbiose“ charakterisieren:

„Das Brummen des Motors und seine Vibrationen gingen Rocky unter die Haut.

*Er spürte sofort in den Eingeweiden, wenn mit der Drehzahl des Motors was nicht stimmte. Das breite Gaspedal war wie eine Verlängerung von Rockys Fuß. Er bildete mit dem Kenworth eine Einheit, was ein Nicht-trucker schwer verstehen konnte.“*³⁴⁷

*„Er lauschte auf das Geräusch des Motors. Das war ihm so vertraut wie einer Mutter das Atmen ihres Säuglings. Jeder falsche Ton alarmierte ihn.“*³⁴⁸

Hier klingen Animismus und naturmagisches Denken an, entsprechend dem mythischen Weltbild des ganzen Menschen³⁴⁹. Der Animismus bringt aber nicht die „Fremdheit und

³⁴³ Vgl. Trucker-King, Bd. 95, S. 45.

³⁴⁴ Vgl. Trucker-King, Bd. 54, S. 23, 62 f.

³⁴⁵ 320 PS-Jim, Bd. 8, S. 17.

³⁴⁶ Vgl. Trucker-King, Bd. 60, S. 21.

³⁴⁷ Trucker-King, Bd. 63, S. 32.

³⁴⁸ Turbo-King, Bd. 2, S. 57.

³⁴⁹ Vgl. Kapitel III. 1. 3. 7.

Unverstehbarkeit von Wissenschaft und Technik“ mit sich, wie Wernsing/Wucherpfeffennig behaupten³⁵⁰, sondern genau das Gegenteil. Der Held wird zum kreativen Techniker:

„T. O. erledigte Handreichungen für Rocky, der den gereinigten und ergänzten Bulldozermotor wieder zusammenbaute. Dazu mußte jedes Teil geprüft werden. Manchmal paßte was nicht zusammen. Dann hatte Rocky zu probieren und zu basteln.“³⁵¹

Die Technik wird nicht per Knopfdruck unverstanden benutzt, sondern der Held nimmt die ganze Maschine auseinander, um sich in sie hineinzusetzen. Anschließend baut er sie wieder zusammen und erweckt sie sozusagen zum „Leben“.

Das Verhältnis von Truck und Trucker geht bis zur Identifikation:

„Sheila Delton [...] identifizierte sich [...] mit ihrem Truck – ihr Spitzname, CB-Handle [=Codename für CB-Funk] und Truck-Name war eben ‚Louisiana-Lady‘.“³⁵²

Der Trucker gibt seinen Truck niemals auf³⁵³ und es bereitet ihm Schmerzen, wenn er sein Namenssymbol aus Tarnungsgründen mit Lack übersprühen muß:

„Ein bißchen kam es ihm vor, als würde er seinen Truck verstümmeln, aber ihm blieb nichts anderes übrig.“³⁵⁴

Der Trucker behandelt seinen Truck wie der Wildwestheld sein Pferd. An einem Truck-Stop sagt Chris Morris zu seinem Kollegen:

„Also steige aus und hole Proviant. Ich kümmere mich um die dreihundertzwanzig Pferde unter der Haube [...].“³⁵⁵

Andererseits sagt der Trucker von sich, er habe „Diesel im Blut“³⁵⁶ oder er schlucke Diesel³⁵⁷, oder er bezeichnet echte Pferde als „Hafermotor-Fahrzeuge“³⁵⁸. Hier werden animistische Elemente also nicht ernsthaft verwendet, sondern mit komischer Funktion.

Die positive Einstellung des Truckers zum Truck bedeutet keine generelle Technik-, Fortschritts- und Wissenschaftsgläubigkeit. Trotz der Freude am Fahren in möglichst

³⁵⁰ Vgl. Wernsing/Wucherpfeffennig 1976, S. 46.

³⁵¹ Trucker-King, Bd. 57, S. 40.

³⁵² Trucker-King, Bd. 101, S. 22 f.

³⁵³ Vgl. 320 PS-Jim, Bd. 41, S. 49.

³⁵⁴ Trucker-King, Bd. 94, S. 38.

³⁵⁵ 320 PS-Jim, Bd. 71, S. 8.

³⁵⁶ Vgl. Trucker-King, Bd. 71, S. 7.

³⁵⁷ Vgl. 320 PS-Jim, Bd. 85, S. 34.

³⁵⁸ Vgl. Trucker-King, Bd. 89, S. 25.

modernen Fahrzeugen, trotz Umweltverschmutzung durch Abgase und Materialschlachten stellt sich zum Teil Umweltbewußtsein ein, wenn es um den Transport gefährlicher Stoffe geht:

„ Von Chemie war die Rede [...]. Das fahr' ich gar nicht so gern. Die Umwelt ist schon versaut genug. Das chemische Zeug wird uns allesamt noch mal umbringen, sage ich dir. ‘ ‘³⁵⁹

Durch den Truck ergeben sich verschiedene Möglichkeiten, die Handlung in den Romanen zu beeinflussen:

- Panne oder technischer Defekt am Truck³⁶⁰ oder am CB-Gerät³⁶¹,
- Truck als Waffe³⁶²,
- Materialschlachten mit komischen Effekten, wobei Personen niemals ernst zu Schaden kommen³⁶³,
- Flucht ins Gelände mit dem Truck, wobei dieser eine Geländetauglichkeit entwickeln kann, die mit einem „Ritt“ vergleichbar ist³⁶⁴,
- Einsatz mehrerer Trucks im Konvoi, dem Symbol der verschworenen Trucker-gemeinschaft und ihres Rechtsverständnisses, das „etwas außerhalb der Legalität“ liegt³⁶⁵,
- Akrobatik auf dem fahrenden Truck: Personen springen auf oder ab, klettern auf den Auflieger, Kampfszenen³⁶⁶.

1.4.2. Die Landschaft

Die Tätigkeit des Truckers besteht im wesentlichen darin, Waren von einer Beladestelle zu einer Entladestelle zu transportieren. Dieser Tatbestand ist auch Grundlage der Truckerromane. In den Romanen mit amerikanischen Protagonisten fällt das Be- und Entladen aufgrund des amerikanischen Transportsystems meistens weg. Dieses besteht darin, daß die Trucker mit Sattelzugmaschinen fertig geladene Auflieger abholen und an den Bestimmungsorten wieder absatteln. Viele Truckerromane beginnen mit der Übernahme einer Ladung und enden mit der Abgabe der Ladung.

³⁵⁹ Trucker-King, Bd. 57, S. 5.

³⁶⁰ Vgl. Turbo-King, Bd. 10.

³⁶¹ Vgl. 320 PS-Jim, Bd. 41, S. 54.

³⁶² Vgl. Kapitel III. 1. 3. 5.

³⁶³ Vgl. 320 PS-Jim, Bd. 7, S. 37; Bd. 59, S. 27.

³⁶⁴ Vgl. 320 PS-Jim, Bd. 4, S. 59.

³⁶⁵ Vgl. Trucker-King, Bd. 76, S. 61; Bd. 71, S. 59 f; 320 PS-Jim, Bd. 3, S. 43.

³⁶⁶ Vgl. 320 PS-Jim, Bd. 63, S. 50; Trucker-King, Bd. 62, S. 51 f.

Um den Bestimmungsort zu erreichen, muß eine Strecke zurückgelegt werden. Landschaft wird zum geographischen Hindernis bzw. Widerstand, der überwunden werden muß. Da der Trucker häufig Terminfracht übernimmt, wird der geographische Widerstand durch Zeitdruck vergrößert. Es kommt darauf an, eine Strecke möglichst schnell zurückzulegen.

Dementsprechend wird die Landschaft meistens mit dem Verwertungsblick des Truckers beschrieben, den die Passierbarkeit der Landschaft interessiert:

„Seit Stunden ging es so, bergauf, bergab, und immer durch Wald oder an Felswänden entlang. Auf der einen Seite der Straße gähnte ein Abgrund, auf der anderen Seite ragte das Gestein empor. Manchmal war die Straße so schmal, daß man keine Hand mehr zwischen die obere Kante der Container und dem [sic] Felsen legen konnte. Und einige Male schon hatte Jim den langen Auflieger seines Sattelzuges nur im Schrittempo um die Spitzkehren herumbekommen.“³⁶⁷

Wernsing/Wucherpfennig sehen in der Landschaft eine „funktionale Kulisse“³⁶⁸. In der Tat kann der Widerstand der Landschaft mit retardierender oder beschleunigender Funktion beliebig vergrößert oder verringert werden. Sperrungen, Staus, Umleitungen, umgestürzte Bäume, eingestürzte Brücken, schlechtes Wetter usw. vergrößern den Widerstand. Andererseits geht es schneller als gedacht und der Held kann einen neuen Geschwindigkeitsrekord aufstellen:

„Haben wir so viel Zeit eingeholt, oder hat man uns in Houston falsch informiert? dachte Rocky überrascht. ‚Sieben Stunden? In spätestens sechs Stunden sind wir an der Rampe, [...]‘

[...]

Sie schafften es in fünf Stunden und 47 Minuten, aber hinterher wußten weder Rocky Robson noch T. O. Bucker, [...], wie sie es geschafft hatten.“³⁶⁹

Auch im Kampf zwischen Held und Gegenspieler ist die Landschaft handlungskonstitutiv.³⁷⁰ Je nach Bedarf begünstigt sie die eine oder andere Seite:

„[...] wo ein Mann in Gefahr, in Not ist und ein Versteck braucht, stellt sich Gebirge, Wald ein, gleichgültig, ob das nach den Meilenangaben

³⁶⁷ 320 PS-Jim, Bd. 41, S. 3.

³⁶⁸ Vgl. Wernsing/Wucherpfennig 1976, S. 39.

³⁶⁹ Trucker-King, Bd. 88, S. 62.

³⁷⁰ Davids 1969, S. 177 benutzt mit Berufung auf Piwitt 1964: S. 30 die merkwürdige Formulierung, daß „die geographischen Widerstände den Handelnden funktionieren“.

*möglich oder unmöglich ist, und wo eine großangelegte Verfolgung nötig ist, dehnt sich die Prärie endlos*³⁷¹.

Dazu ein Beispiel:³⁷² Der Trucker fährt auf einer schnurgeraden Sandpiste durch eine Senke auf eine Steigung zu. Der Gegenspieler hat hinter der Kuppe eine Straßenbarrikade aufgebaut, die für den Helden nicht sichtbar ist bis zu dem Moment, wo er die Kuppe erreicht. Die hügelige Landschaft nützt dem Gegenspieler. Die Flucht ins Gelände ist dem Helden nicht möglich, da sich beiderseits der Straße Dickicht befindet. Der Gegenspieler ist bewaffnet. Der Held muß anhalten und befindet sich in einer scheinbar ausweglosen Situation. Überraschend setzt der Held den Truck mit durchdrehenden Rädern zurück, hüllt sich in eine Staubwolke, nimmt Anlauf und durchbricht die Barrikade. Der trockene Sandboden nützt dem Helden.

Eine solche handlungskonstitutive Landschaftsbeschreibung unterstützt den Spielcharakter des Genres. Die Landschaft ist ein Spielraum, der zum Teil als „Wildnis“ ausgegeben wird.³⁷³ Dies wird von Wernsing/Wucherpennig kritisiert:

*„Doch gibt der Hefroman – und darin liegt seine Unehrlichkeit – die so zurechtgestutzte Natur als ursprüngliche und zweckfreie aus.“*³⁷⁴

Hermann Peter Piwitt behauptet, daß durch die Naturbehandlung der „pseudo-archaisch-antiquarische Charakter“ des Western bestätigt wird.³⁷⁵ Eine Spielwelt ist aber immer eine Pseudowelt. Dies widerspricht nicht der Möglichkeit, „spielintern“ eine echte „Wildnis“ bzw. „archaische Welt“ anzunehmen.

Die Landschaft wird nicht nur als Handlungskulisse, sondern auch als „Stimmungskulisse“ eingesetzt.³⁷⁶ Vier unterschiedliche Varianten können aufgezeigt werden:

- Landschaft als mögliche Filmkulisse³⁷⁷,
- „Postkartenidylle“³⁷⁸,
- geographische Parallele zur Stimmung des Helden³⁷⁹,
- bedrohliche Landschaft als Vorausdeutung von bedrohlichen Situationen³⁸⁰.

³⁷¹ Piwitt 1964, S. 29 f.

³⁷² Vgl. Trucker-King, Bd. 75, S. 39–41.

³⁷³ Vgl. Turbo-King, Bd. 4, S. 54.

³⁷⁴ Wernsing/Wucherpennig 1976, S. 40.

³⁷⁵ Vgl. Piwitt 1964, S. 30.

³⁷⁶ Vgl. Wernsing/Wucherpennig 1976, S. 39; Davids 1969, S. 176.

³⁷⁷ Vgl. Trucker-King, Bd. 57, S. 26.

³⁷⁸ Vgl. Trucker-King, Bd. 60, S. 60.

³⁷⁹ Vgl. Trucker-King, Bd. 57, S. 25 f.

³⁸⁰ Vgl. Trucker-King, Bd. 57, S. 13.

Beim Einsatz der Landschaft als Stimmungskulisse werden die Elemente „Klima“ und „Wetter“ zur Unterstützung hinzugefügt.

1.4.3. Das Wetter

Im Zusammenspiel mit der Landschaft wird das Wetter im Western nach Jens-Ulrich Davids als „meteorologische Parallele“, d. h. als „Verlängerung der jeweiligen Stimmungslage in den Himmel“ eingesetzt: „Es handelt sich dabei nicht um beseelende oder personifizierende Symbolik, sondern um intensivierende Parallelismen“.³⁸¹

Dagegen wird im Truckerroman durch das Wetter nicht selten Animismus ausgedrückt. Durch Personifizierung wird das Wetter zum Gegenspieler des Helden:

„Dennoch wehte es eiskalt herein. Es war wie das Fauchen eines Urwelt-tiers.“³⁸²

„Doch die Kälte war ein mächtiger Gegner, stärker als der Sturm, stärker als das Schneetreiben. Die Kälte übertraf alles. Während der Wind an- und abschwoll, der Schneefall schwächer und stärker wurde, blieb sie immer gleich, von unheimlicher, gnadenloser Konsequenz. Sie war sich ihrer Opfer sicher, und Jim wußte [...], daß ihre Zeit begrenzt war [...]. Irgendwann würden die Reserven ihres Körpers aufgezehrt sein, und die Kälte würde triumphieren.“³⁸³

Weitere Varianten sind die „Sintflut“³⁸⁴, der „Tornadorüssel“³⁸⁵ und die „Feuers-brunst“³⁸⁶.

So wie es beim Western die Variante des „Gruselwestern“ gibt³⁸⁷, gibt es auch den Grusel-Truckerroman. Das „Unheimliche“ steht in der „Tradition der Gothic Novel“ bzw. des „Schauerromans“.³⁸⁸ Es kommt passagenweise und nicht im vollständigen Roman vor³⁸⁹, wird mit Vokabeln wie „Geisterstadt“³⁹⁰, „Monsterlandschaft“³⁹¹, „Geistwände-

³⁸¹ Vgl. Davids 1969, S. 195.

³⁸² Trucker-King, Bd. 99, S. 59.

³⁸³ 320 PS-Jim, Bd. 5, S. 45.

³⁸⁴ Trucker-King, Bd. 99, S. 29.

³⁸⁵ Trucker-King, Bd. 54, S. 39.

³⁸⁶ 320 PS-Jim, Bd. 41, S. 31.

³⁸⁷ Vgl. Davids 1969, S. 197.

³⁸⁸ Vgl. Davids 1969, S. 197.

³⁸⁹ Das Gleiche gilt nach Davids 1969, S. 199 für den Western.

³⁹⁰ 320 PS-Jim, Bd. 5, S. 55.

³⁹¹ Trucker-King, Bd. 60, S. 46.

rung³⁹² oder aus dem Bereich „Wetter“ ausgedrückt und erinnert die Romanfiguren an „Horrorfilme“³⁹³.

1.5. Handlung

Nach Helga Geyer-Ryan ist die „Darstellungsart des Groschenromans [...] ausschließlich handlungsorientiert und steht damit ganz in der Tradition populärer Narration“.³⁹⁴ Der „zentrale Topos aller auf Handlung hin konzipierten Narration“ sei die „Intrige“.³⁹⁵

Nach Peter Nusser werden „Personen und Gegenstände [...] in der Handlung, das heißt in der erzählerischen Sukzession von Vorgängen, zueinander in Beziehung gesetzt“.³⁹⁶ Nusser unterscheidet bei den „allgemeinen Kennzeichen der Handlung in Groschenromanen“ folgende Aspekte:³⁹⁷

- a) „Typische Handlungsmuster“: „Die kürzeste Formel für die Vorgänge im Abenteuerroman wäre: Kampf/Sieg. [...] Zwei deutlich voneinander abgehobene Parteien stehen sich gegenüber und bekämpfen sich [...] solange, bis die Partei der ‚Guten‘ [...] gewonnen hat.“
- b) Die „Art und Weise der erzählerischen Abfolge dargestellter Vorgänge, ihrer Aufeinanderfolge in der Erzählzeit“, im Zusammenhang mit der Erzählperspektive.

Von Nusser wird der Handlungsbegriff unnötig auf erzähltechnische Phänomene erweitert. Ich beschränke mich dagegen an dieser Stelle auf die romaninterne Handlung.³⁹⁸

Da sich der Truckerroman von anderen Genres der Abenteuerromane hauptsächlich im Personal und in der Kulisse unterscheidet, sind in der Handlungsstruktur keine wesentlichen Abweichungen zu erwarten, wohl aber in deren inhaltlicher Füllung.

1.5.1. Handlungsmuster

Das Handlungsmuster der Abenteuerromane ist entgegen der oben genannten Formel „Kampf/Sieg“ nicht zweigliedrig, sondern „dreigliedrig“³⁹⁹: Vorspann/Kampf/Sieg.

³⁹² Trucker-King, Bd. 54, S. 8.

³⁹³ Vgl. Trucker-King, Bd. 99, S. 9.

³⁹⁴ Vgl. Geyer-Ryan 1983, S. 168.

³⁹⁵ Vgl. Geyer-Ryan 1983, S. 179. Die Autorin kann einleuchtend nachweisen, daß die „Populärliteratur“ die „Einheit von Ort, Zeit und Handlung“ und damit die Regeln der „Poetik“ des Aristoteles verwirklicht (vgl. ebd. S. 180).

³⁹⁶ Vgl. Nusser 1973, S. 76.

³⁹⁷ Vgl. Nusser 1973, S. 77 ff.

³⁹⁸ Das Thema „Erzählperspektive und Erzählzeit“ habe ich vor der Personen- und Gegenstandsdarstellung abgehandelt, da durch die Erzählperspektive festgelegt wird, wie dem Leser welche Ausschnitte der romaninternen Welt vermittelt werden.

³⁹⁹ Vgl. Nusser 1982, S. 34 f.

Der Vorspann hat die Funktion, den Leser von der Wirklichkeit abzulösen und in die Welt der Fiktion einzuführen.⁴⁰⁰ Die Fixierung des Genres und zum Teil die Einführung in den Konflikt wird schon von der Titelseite geleistet.⁴⁰¹ Im Vorspann werden handelnde Personen benannt und in ihre Umgebung gestellt.⁴⁰² Der Vorspann endet mit der Konfrontation des Helden mit dem Konflikt und geht über in den Kampf.

Der Auslöser des Konfliktes wird zum Teil aus der aktuellen Wirklichkeit entnommen. So wird in einem Truckerroman der Skandal um „zwei Autobahn-Polizisten, die bei Lkw-Fahrern Wegezoll kassiert haben sollen“⁴⁰³ als Aufhänger benutzt⁴⁰⁴. Andere Aufhänger sind das Tankerunglück der „Exxon Valdez“⁴⁰⁵ oder das Unglück der Raumfähre „Challenger“⁴⁰⁶. Der Anschein des Dokumentarischen soll den „Reiz des Tatsächlichen“ auslösen.⁴⁰⁷ Der Kampf des Helden spielt sich aber nach zeitlosen, immergleichen Mustern ab.⁴⁰⁸ Die Ent-Aktualisierung des Konflikts erfolgt durch die „Simplifikation“ mit den Mitteln der „Personalisierung“, der Ontologisierung und der „Reduktion auf Handlung“.⁴⁰⁹ Abenteuerromane beanspruchen also nicht, „authentische Dokumentation“ zu sein.⁴¹⁰ „Der Verzicht auf die Analyse gesellschaftlicher Verhältnisse und auf die Schilderung psychologischer Probleme sichert den Handlungsabläufen der Groschenhefte Zielstrebigkeit und Tempo.“⁴¹¹ Peter Nusser unterscheidet folgende „Begleiterscheinungen des Kämpfens“, welche die „Widerstände“ der handelnden Personen ausmachen:⁴¹²

- „Verfolgung (Anschleichen, Belauschen)
- Flucht; Gefangensetzung (Fesselung)
- Befreiung; Folter (Drohung)
- Schonung (Aufschub)“.

⁴⁰⁰ Vgl. Davids 1969, S. 163 ff.

⁴⁰¹ Vgl. Kapitel III. 1.1.1.

⁴⁰² Vgl. Davids 1969, S. 164.

⁴⁰³ Vgl. Bier 1985, S. 308.

⁴⁰⁴ Vgl. Turbo-King, Bd. 7.

⁴⁰⁵ Vgl. Trucker-King, Bd. 81.

⁴⁰⁶ Vgl. Trucker-King, Bd. 88, S. 16.

⁴⁰⁷ Vgl. Anderegg 1976 b, S. 85 ff.

⁴⁰⁸ Vgl. Kapitel II. 1.

⁴⁰⁹ Vgl. Davids 1969, S. 153; Nusser 1982, S. 42; Nutz 1962, S. 69; Jansen 1972, S. 271. Nusser 1973, S. 78 spricht von einem „verdinglichten“ Konfliktfeld.

⁴¹⁰ Wernsing/Wucherpennig 1976, S. 34 behaupten das Gegenteil.

⁴¹¹ Nusser 1973, S. 78 f.

⁴¹² Vgl. Nusser 1973, S. 78.

Helga Geyer-Ryan unterscheidet folgende Erscheinungsformen der Intrige: „Betrug, List, Lüge, Verwünschung und Verbrechen“, das damit verbundene „Aktionsrepertoire“ und die dazugehörigen „Motive“.⁴¹³

Diese Begleiterscheinungen des Kämpfens bzw. Erscheinungsformen der Intrige betreffen in dieser allgemeinen Formulierung alle Gattungen. Genrespezifisch sind die inhaltlich unterschiedlichen Arten der Widerstände bzw. Motive. Im Truckerroman können die Widerstände des Helden folgendermaßen klassifiziert werden:⁴¹⁴

1. Widerstände allgemeiner Art oder gegen den Helden oder gegen den

Transportauftrag:

- L = Landschaft (Entfernung, Umleitung u. a.)
- Z = Zeit (Stau)
- W = Wetter (Unwetter, Feuer)
- P = Panne oder technischer Defekt
- U = Unfall
- S = Sabotage
- DT = Diebstahl des Trucks
- DL = Diebstahl der Ladung
- G = Gewaltanwendung (Körperverletzung)
- F = Finanzielle Zwänge (Geldnot, Kredithai)
- O = „Outlaw Trucker“ (schwarzes Schaf der Truckergemeinschaft)
- Pol = Polizist (korrupter Polizist oder Truckerhasser)

2. Hilfeleistungen des Helden (gegen Widerstände aus Klasse 1):

- HL = Ausführung eines Transportauftrages, wobei die Ladung am Bestimmungsort zur Hilfeleistung benötigt wird
- HM = Mitnahme von Personen (Tramper, Tramperin o. a.)
- HT = Hilfe für Trucker (Kollegen)
- HN = Hilfe für Personen in Not
- HD = Hilfe bei der Detektion von Verbrechen bzw. bei der Verfolgung von Verbrechen

3. Widerstände des „kriminellen“ Helden:

- KV = Held verstößt gegen Verkehrsvorschriften u. a.
- KC = Held nimmt teil an einem Konvoi (Convoy)

⁴¹³ Vgl. Geyer-Ryan 1983, S. 179 ff. Der Begriff „Motiv“ wird hier verwendet im Sinn von „Topos“ und nicht in psychologischen Sinn von „Beweggrund“.

⁴¹⁴ Der Begriff „Widerstand“ wird hier sehr weit gefaßt und bezeichnet Hindernisse, Schwierigkeiten, Gegenspieler und Aktionen von Held oder Gegenspieler.

KK = Held führt unwissentlich oder gezwungenermaßen einen illegalen Transport durch

KH = Held wird durch Hilfeleistung „kriminell“

Mit diesem Katalog lassen sich nun die Widerstände der einzelnen Romane fixieren. In der Regel werden mehrere Widerstände in einem Roman kombiniert oder in Episoden aneinandergereiht.

Anhand des Katalogs könnten folgende Statistiken erstellt werden:

- Häufigkeit der Verwendung eines Motivs,
- Anzahl der Motive pro Roman,
- Motivkombinationen und deren Häufigkeit.

Solche rein quantitativen Statistiken würden aber jeweils einen Aspekt isolieren und damit den Gesamtzusammenhang verschleiern. Ich beschränke mich deshalb darauf, einige Normalfälle und Spezialfälle herauszustellen.

Die Widerstände L, Z und KV treten in fast allen Romanen auf, in denen der Held einen Transportauftrag übernimmt (ca. 80% der Romane).

Verbrecher als Gegenspieler des Helden gibt es in ca. 70% der Romane⁴¹⁵ und damit die Widerstände S, DT, DL, G, F, O, HT, HD, KC, KK und KH.

In den Romanen ohne Verbrecher (ca. 25%) findet sich eine Auswahl aus den Widerständen W, P, U, Pol, HM, HN, KC und KH.

Einige Truckerromane sind mehr oder weniger reine Kriminal- oder Detektivromane mit Truckern als Verfolgern bzw. Detektiven (ca. 15%) und dem entsprechenden Hauptwiderstand HD.

„Trucker-King“ Band 72 handelt von einer Truck-Rallye mit den Widerständen L, Z, P, und HT.

„320 PS-Jim“ Band 7 ist eine Parodie und lebt fast ausschließlich von dem Widerstand P in Form eines qualmenden Reifens. Die Helden dürfen nicht anhalten, da der Reifen sonst Feuer fängt und die feuergefährliche Ladung explodiert. Am Ende des Romans wird der hilflose Held von außen erlöst.

Besonders beliebte und Trucker-spezifische Widerstände sind die dem Filmvorbild „Convoy“ entnommenen Widerstände Pol und KC, die aber nicht allzu häufig verwendet werden, da sie sich sonst abnutzen würden.

⁴¹⁵ In der Serie „Trucker-King“ und in den Heyne-TB ca. 80%, dagegen in der Serie „320 PS-Jim“ und in „Auf Achse“ 50% und in „Turbo-King“ nur 40%. Dies entspricht der Meinung, daß amerikanische Verbrechen glaubhafter sind (vgl. Kunkel 1966, S. 63).

Der Sieg des Helden am Ende des Romans beendet den Konflikt. Das „Happy-End“ ist ein konstantes Merkmal der Abenteuerromane⁴¹⁶ und führt zu einer vorprogrammierten Leseerwartung⁴¹⁷.

Während Vorspann und Sieg quantitativ nur einen geringen Anteil am Roman ausmachen, steht der Kampf im Mittelpunkt des Romans und dessen Handlung. Deshalb schildert der Truckerroman keine heile Welt, die vorübergehend bedroht wird, sondern eine verfallene Welt⁴¹⁸, in der vorübergehend ein Element des Verfalls lediglich in seiner Wirkung und nicht in seiner Ursache besiegt wurde.

1.6. Sprache

Peter Nusser konstatiert, im Einklang mit seiner allgemeinen These, „Groschenheftromane werden [...] in erster Linie von der sozialen Unterschicht konsumiert und für sie geschrieben“⁴¹⁹, auch in Bezug auf die Sprache „eine relativ umfassende Deckungsgleichheit zwischen der Sprache der Groschenhefte und dem Sprachverhalten der sozialen Unterschicht“⁴²⁰. Er meint, dies durch eine „quantitative Analyse“ von Wortschatz und Syntax und durch eine „qualitative Analyse“ von Redensarten und Sätzen belegen zu können.⁴²¹

Helga Geyer-Ryan hat die „Fragwürdigkeit des ganzen Ansatzes“ von Nusser am Beispiel seiner Wortschatzuntersuchung aufgezeigt:⁴²² Nusser hält an seiner These fest, obwohl er vorher Folgendes einräumt:

*„Bei Wortschatzuntersuchungen, die zu Vergleichszwecken sowohl an Groschenromanen wie an Texten der sogenannten hohen Literatur (Thomas Mann, Dürrenmatt u. a.) vorgenommen wurden, haben Auszählungen ergeben, daß zwischen beiden Arten von Texten hinsichtlich der Häufigkeit des Gebrauchs bestimmter Wortarten keine signifikanten Unterschiede bestehen.“*⁴²³

Helga Geyer-Ryan kann einleuchtend nachweisen, daß die Kürze der Sätze und die geringe Komplexität der Syntax der Groschenromane nicht durch einen „restringierten

⁴¹⁶ Vgl. Nutz 1962, S. 69.

⁴¹⁷ Vgl. Nusser 1973, S. 79.

⁴¹⁸ Vgl. Kapitel III. 1. 3. 7.

⁴¹⁹ Vgl. Nusser 1973, S. 8.

⁴²⁰ Vgl. Nusser 1973, S. 89 f.

⁴²¹ Vgl. Nusser 1973, S. 88 ff.

⁴²² Vgl. Geyer-Ryan 1983, S. 188.

⁴²³ Nusser 1973, S. 88.

Code“ determiniert sind, sondern durch einen „Genrestil“, der auf „Handlungsreichtum“ und „stark dialogisierte Narration“ abzielt.⁴²⁴ Dies trifft auch auf den Truckerroman zu.

Bezüglich der Semantik lassen sich für die Sprache der Groschenhefte folgende Merkmale aufzeigen, die auch auf die Truckerromane zutreffen:

- Verwendung von „stereotypen Wendungen“, „Redensarten“, „Floskeln“ und „Sätzen“⁴²⁵,
- „Fehlen aller komplizierten Stilfiguren“ wie Metapher und Vergleich.⁴²⁶

Helga Geyer-Ryan interpretiert die Konventionalität der Sprache in ihrer Funktion zur Darstellung einer Wunschwelt:

„Die Sprache des Wünschens ist konventionell, denn die Konventionalität ist Bedingung dafür, daß man sich über Wünsche verständigen kann. Die populäre Struktur [...] bezieht ihre kommunikative und ästhetische Stärke aus der Konventionalität.“⁴²⁷

Die Sprache steht nach Geyer-Ryan im „Dienst einer identifikatorischen Lektüre“, sie soll ihre „mediale Funktion“ verlieren, damit sie „nicht mehr wahrgenommen wird“.⁴²⁸

Diese Interpretation erklärt aber nicht die folgenden sprachlichen Merkmale:

- „Streben nach expressiver Eindringlichkeit“ durch „affektive Sprachgebung“, „kraftmeierische“ Sprache, Verwendung von „suggestiven Vokabeln“ und „stark expressiven Verben“, Wörter als Stimuli⁴²⁹,
- „Hypertrophie der Aussage“: „Der Superlativ feiert seine eigene Wichtigkeit“, der Heftroman kennt nur Sonderfälle und Sensationen⁴³⁰,
- die Sprache des Helden ist gekennzeichnet durch „Understatement“⁴³¹, die „Sprache als Mittel der Reflexion und der Kommunikation“ ist dem Helden „suspekt“, er traut nicht dem, was man ihm sagt, sondern seinen Augen⁴³².

⁴²⁴ Vgl. Geyer-Ryan 1983, S. 188, 190, 198. Bernsteins „Defizithypothese“ vom „restringierten“ vs. „elaborierten Kode“ wurde in der Soziolinguistik bereits von Vertretern der „Differenzhypothese“ kritisiert.

⁴²⁵ Vgl. Jansen 1972, S. 269; Nusser 1973, S. 90 ff.

⁴²⁶ Vgl. Melzer 1974, S. 81. Hierzu gibt es in den Truckerromanen allerdings Ausnahmen.

⁴²⁷ Geyer-Ryan 1983, S. 203.

⁴²⁸ Vgl. Geyer-Ryan 1983, S. 200.

⁴²⁹ Vgl. Davids 1969, S. 188 ff; Melzer 1974, S. 81; Wernsing/Wucherpennig 1976, S. 24 f.

⁴³⁰ Vgl. Davids 1969, S. 187 f; Wernsing/Wucherpennig 1976, S. 31.

⁴³¹ Vgl. Wernsing/Wucherpennig 1976, S. 62.

⁴³² Vgl. Seeßlen/Kling 1973, S. 117.

Hier greift die Interpretation von Wernsing/Wucherpfennig, daß der Groschenroman als Markenartikel unter dem Zwang steht, „als das immer neu Besondere auftreten zu müssen“.⁴³³

Der Truckerroman knüpft mit seiner harten Sprache an die „harte Welle“ des Kriminalromans an und stellt sich damit in die Tradition von amerikanischen Autoren wie Hammett, Chandler und Spillane.⁴³⁴

Folgende sprachlichen Merkmale hat der Truckerroman besonders mit dem Wildwestroman gemeinsam: Die „Leben=Poker-Gleichung“⁴³⁵ und „Mensch=Tier-Gleichungen“⁴³⁶.

Eine weitere Besonderheit ist das „fachsprachliche Element“⁴³⁷, im Falle der Truckerromane also ein spezifischer Truckerjargon.

Außerdem gibt es Besonderheiten, die nur einzelne Romane betreffen, also nicht den Genrestil, sondern den Individualstil eines Autors betreffen.

Mit „absurden Vergleichen“ knüpft ein Autor an die Tradition von Chandler an.⁴³⁸ Fremdwörter, Namenssymbolik und Neologismen werden eingesetzt. Ein Held zitiert Bert Brecht.⁴³⁹ Ein Verfasser verweist bewußt oder unbewußt auf Ernst Bloch: „Hoffnung – Prinzip Hoffnung, dachte Rolf [...]“.⁴⁴⁰ Bloch verfaßte das Buch „Das Prinzip Hoffnung“ und äußerte sich positiv zur Abenteuerliteratur und Kolportage, die er vom Kitsch abgrenzte.⁴⁴¹ Man kann also nicht verallgemeinern, daß der Truckerroman auf eine „dichterisch gehobene Stilebene“ generell verzichtet.⁴⁴²

1.6.1. Die Leben=Poker-Gleichung

Wie im Wildwestroman gibt es im Truckerroman die „Leben=Poker-Gleichung“: „man paßt, hat noch einen Trumpf im Ärmel, spielt die Karten richtig aus oder wirft sie weg, blufft oder erhöht den Einsatz.“⁴⁴³

Die „Leben=Poker-Gleichung“ ist eine Sonderform der „Leben=Spiel-Gleichung“.

⁴³³ Vgl. Wernsing/Wucherpfennig 1976, S. 24.

⁴³⁴ Dies wurde für „triviale“ Kriminalromane bereits von Nutz 1962, S. 59 ff, 65 festgestellt.

⁴³⁵ Vgl. Davids 1969, S. 203; vgl. Kapitel III. 1. 6. 1.

⁴³⁶ Vgl. Davids 1969, S. 200.

⁴³⁷ Vgl. Davids 1969, S. 208; vgl. Kapitel III. 1. 6. 2.

⁴³⁸ Vgl. Trucker-King, Bd. 90, S. 5, 8, 17, 20, 32, 60, 64.

⁴³⁹ Vgl. Turbo-King, Bd. 8, S. 43.

⁴⁴⁰ Turbo-King, Bd. 10, S. 39.

⁴⁴¹ Vgl. Hienger 1976, S. 34 ff.

⁴⁴² Dies tut Melzer 1974, S. 81 für Wildwestromanhefte.

⁴⁴³ Davids 1969, S. 203.

Neben dem Pokerspiel bzw. Kartenspiel gibt es das Rollenspiel, z. B. „Detektivspielen“⁴⁴⁴, „Theater“⁴⁴⁵ das „Spielzeug“ (z. B. Maschinenpistole)⁴⁴⁶ den „Haupttreffer“⁴⁴⁷ und das Wortspiel: „,[...] Tja, also dann – steigen wir nun vom Bock und nicken einen Pick? [...].“⁴⁴⁸

Mit der „Leben=Poker-Gleichung“ legt das Genre seinen Spielcharakter offen dar, da die Gleichung zunächst als Stilmittel „Vergleich“ angelegt ist.⁴⁴⁹ Sie geht aber darüber hinaus. Durch das Weglassen der formalen Ausführung „so – wie“ wird der Vergleich zur Metapher. Die Grenze zwischen den verglichenen Bereichen verwischt. Mit einer Gleichung wird außerdem ein identisches Verhältnis ausgedrückt. Der Vergleich ist also umkehrbar: „Leben=Spiel“ und „Spiel=Leben“. Durch diese Identität wird der Spielcharakter zugleich verschleiert und bestätigt. Auch wenn die Figuren der Romane das „Spiel=Leben“ ernst nehmen und der Ernst ihres Lebens betroffen ist, bleibt es für den Leser ein Spiel, da er immer schadlos bleibt.⁴⁵⁰

Durch die „Leben=Poker-Gleichung“ wird ein Risiko des Helden dem Leser vorgegaukelt, obwohl der Ausgang des Spiels von vornherein feststeht.⁴⁵¹ Die Illusion von Risiko verleidet dem spielbereiten Leser nicht das Spiel, sondern sie ist Bedingung für sein Mitspielen.

1.6.2. Das fachsprachliche Element

Das „fachsprachliche Element“ eines Genres setzt einen „Kreis von Eingeweihten“ voraus und „schafft ihn gleichzeitig immer neu“.⁴⁵² Dies betrifft sowohl die Romanfiguren als auch die Leser.

Das fachsprachliche Element der Truckerromane bezieht sich auf Trucktechnik⁴⁵³, Transportwesen und einen speziellen Code für das Medium CB-Funk. Der CB-Code ist notwendig, weil der CB-Funk nicht nur von den Truckern benutzt wird, sondern auch von Gegnern (Polizei, Verbrechern). Durch den Code wird der CB-Funk zum exklusiven Kommunikationsmedium der Trucker:

⁴⁴⁴ Vgl. 320 PS-Jim, Bd. 6, S. 31.

⁴⁴⁵ Vgl. 320 PS-Jim, Bd. 3, S. 52.

⁴⁴⁶ Vgl. 320 PS-Jim, Bd. 6, S. 27.

⁴⁴⁷ Vgl. 320 PS-Jim, Bd. 2, S. 54.

⁴⁴⁸ Vgl. 320 PS-Jim, Bd. 7, S. 62.

⁴⁴⁹ Vgl. Davids 1969, S. 203.

⁴⁵⁰ Vgl. Hienger 1976, S. 43 ff; Anderegg 1976 b, S. 87.

⁴⁵¹ Vgl. Davids 1969, S. 204.

⁴⁵² Vgl. Davids 1969, S. 208.

⁴⁵³ Vgl. Kapitel III. 1. 4. 1.

„Aus der CB-Box kamen von Zeit zu Zeit ein paar flapsige Sprüche, mit denen ein Uneingeweihter absolut nichts hätte anfangen können. Jim entnahm ihnen zumindest, daß die Strecke vor ihm frei war.“⁴⁵⁴

Der Code umfaßt folgende Bereiche:

- Spezielle Codenamen für die Teilnehmer⁴⁵⁵,
- einen bevorzugten Kanal, auf dem z. B. per Funkkette Suchrufe durchgegeben werden⁴⁵⁶,
- verschlüsselte Aufforderungen, den Kanal zu wechseln („Trick-Kode“)⁴⁵⁷,
- spezielle Vokabeln (z. B. Bear=Bär=Polizist)⁴⁵⁸,
- spezielle Phrasen, wenn es z. B. um die Warnung vor einer Radar-Falle geht⁴⁵⁹.

In den Romanen werden die codierten Botschaften meistens zusammen mit ihren Übersetzungen geliefert:

„Keine Smokeys bei Albuquerque, Street Roller. Drop the Hammer – gib Gas. Wie sieht es vor uns aus?“

„Zehn vier, Red Baron – du kommst gut an. Vor dir ist alles sauber. Aber bei Gallup sind manchmal Bullen in der Luft. Viel Glück!“⁴⁶⁰

Die Serie „Trucker-King“ enthält zusätzlich ein „CB-Funk – Lexikon“.⁴⁶¹

Der spezielle Truckerjargon besteht wie beim Wildwestroman aus „Amerikanismen“ und „Zunftsprache“.⁴⁶² Nach Jens-Ulrich Davids wird die Fachsprache im Wildwestroman durch Klischees der Umgangssprache unterdrückt.⁴⁶³ Dies ist im Truckerroman nicht der Fall, da der Truckerjargon in der amerikanischen Umgangssprache seine Quelle hat.

In den Romanen mit deutschen Protagonisten sind die LKWs nur teilweise mit CB-Funk ausgestattet, je nachdem, ob es für die Handlung notwendig ist. Der CB-Slang der deutschen Protagonisten ist teilweise dem amerikanischen Vorbild nachempfunden:

⁴⁵⁴ 320 PS-Jim, Bd. 71, S. 18.

⁴⁵⁵ Vgl. Trucker-King, Bd. 101, S. 22 f.

⁴⁵⁶ Vgl. Trucker-King, Bd. 102, S. 22.

⁴⁵⁷ Vgl. 320 PS-Jim, Bd. 63, S. 28.

⁴⁵⁸ Vgl. 320 PS-Jim, Bd. 6, S. 7.

⁴⁵⁹ Vgl. 320 PS-Jim, Bd. 1, S. 9.

⁴⁶⁰ 320 PS-Jim, Bd. 1, S. 9; zum „Ten-Code“ vgl. Schröder/Jeier 1987, S. 347 f.

⁴⁶¹ Vgl. Kapitel III. 1. 1. 2.

⁴⁶² Vgl. Seeßlen/Kling 1973, S. 116.

⁴⁶³ Vgl. Davids 1969, S. 211.

„ ,Hallo QRZ, QRZ! Welche Station kann mich empfangen?‘ hörte Franz Meersdonk plötzlich jemanden fragen.

„Hier Rubber Duck [Codename des Protagonisten aus dem Film „Convoy“]‘ antwortete eine andere CB-Stimme. ,Du kommst bei mir rein mit Santiago acht. Wo ist dein QHT?‘ beschrieb er den guten Empfang und fragte nach dem Standort.“⁴⁶⁴

Die Helden Straubinger/Raschke müssen auf CB verzichten.⁴⁶⁵ Die Ursache dafür liegt vermutlich einerseits in gesetzlichen Bestimmungen (Verbot bzw. Verplombung von CB-Geräten im Ostblock⁴⁶⁶), andererseits in den Variationsmöglichkeiten der Handlung. Die Widerstände der deutschen Helden sind kleiner als die der amerikanischen Helden (weniger Verbrechen). Der CB-Funk würde die Überwindung der Widerstände zusätzlich erleichtern. Der Verzicht auf CB bedeutet den Verzicht auf ein wesentliches Merkmal der Truckerwelt. Zum Teil wird versucht, dies dadurch wettzumachen, daß die Trucks von Kollegen von Straubinger/Raschke mit CB ausgestattet werden.⁴⁶⁷

1.7. Entwicklung des Genres

Die Entwicklung des Genres „Truckerroman“ kann an wandelnden Einflüssen von anderen Gattungen und an genreinternen Tendenzen festgemacht werden. Zunächst sollen diese Einflüsse und Tendenzen beschrieben werden.

Truckerromane werden als moderne Wildwestromane ausgegeben. Elemente des Wildwestromans finden sich in der Kleidung der Personen (Cowboystiefel, Stetson, Sheriffstern) und in Requisiten und Kulissen (Colt, Geisterstadt, Mainstreet). Die amerikanischen Helden kommen durch Transportaufträge in Kontakt mit dem Rodeo-Betrieb (Stiertransport⁴⁶⁸). Der Privat-PKW von Rocky Robson ist passenderweise ein Ford Mustang.⁴⁶⁹ Die nomadische Lebensweise der Cowboys zeigt sich im Beruf des Truckers. Während der Cowboy im Western selten bei der Ausübung seines Berufes gezeigt wird⁴⁷⁰, stehen die Abenteuer des Truckers meistens in direktem Bezug zu seinem Beruf.

⁴⁶⁴ Auf Achse 1987, S. 75; zum „Q-Code“ vgl. Gajek 1990, S. 16.

⁴⁶⁵ Vgl. Turbo-King, Bd. 6, S. 27.

⁴⁶⁶ Vgl. Auf Achse 1987, S. 19 f, 74.

⁴⁶⁷ Vgl. Turbo-King, Bd. 7, S. 16.

⁴⁶⁸ Vgl. Trucker-King, Bd. 56.

⁴⁶⁹ Vgl. Trucker-King, Bd. 55, S. 6.

⁴⁷⁰ Vgl. Göller 1973, S. 211.

Der Truckerroman hat gegenüber dem Wildwestroman den Vorteil, daß ihm als Requisiten das „nahezu unübersehbare Arsenal der modernen Technik zur Verfügung“ steht⁴⁷¹.

Zum Teil werden parodistische Elemente eingefügt (fauler Held, Komik-Prügelei), welche den Truckerroman in die Nähe des „Italo-Western“⁴⁷² rücken.

Durch die Art der Widerstände kommen Elemente aus anderen Genres hinzu.

Der Widerstand in Form von Verbrechen und Verbrechen bringt Kriminalromanelemente bzw. Detektivromanelemente ein, wobei der Truckerroman an die Tradition der „hardboiled school“ anknüpft, in der „Privatdetektive [...] die verkommene Gesellschaft mit deren eigenen Mitteln, also mit Verschlagenheit und Gewalt, bekämpfen“⁴⁷³. Der Trucker operiert als Detektiv allerdings ohne Autorisation.

Elemente des Landserromans (Kriegsromans) fließen ein, wenn der Held in Ländern Mittelamerikas oder Südostasiens agiert, die von Diktatur und Putschversuchen geprägt sind.⁴⁷⁴

Das Wetter als Widerstand bringt Elemente des Horrorromans in das Genre.⁴⁷⁵

Elemente des Zukunftsromans (Science Fiction) kommen selten vor. Die Sabotage an einer Raumfähre macht den Transport eines Ersatzteils notwendig.⁴⁷⁶ In einem anderen Roman wirken die Helden bei den Dreharbeiten eines Science-Fiction-Films mit.⁴⁷⁷

Während sich die Elemente aus anderen Abenteuergenres mit dem Truckerroman harmonisch vermischen, bewirken Elemente des modernen Frauen-Familien-Liebesromans in der Serie „Trucker-King“ das Aufeinandertreffen von zwei gegensätzlichen Welten nach dem Muster: der „Cowboy der Highways“ und die „Lady aus der High Society“⁴⁷⁸.

⁴⁷¹ Auf diesen Aspekt weist Nutz 1962, S. 52 f im Vergleich von Wildwestroman und Kriminalroman hin.

⁴⁷² Zum „Italo-Western“ siehe Davids 1969, S. 238 ff; Ueding 1979, S. 76.

⁴⁷³ Vgl. Domagalski 1981, S. 47 f.

⁴⁷⁴ Vgl. Auf Achse 1987 a; Trucker-King, Bd. 70, 90.

⁴⁷⁵ Vgl. Kapitel III. 1. 4. 3.

⁴⁷⁶ Vgl. Trucker-King, Bd. 88.

⁴⁷⁷ Der Film hat den Titel „Space Truck“ und schildert die Rettung der Menschheit vor extraterrestrischen Eroberern durch Trucker (vgl. Trucker-King, Bd. 89, S. 10).

⁴⁷⁸ Vgl. Trucker-King, Bd. 100, S. 61.

Elemente aus anderen Genres werden nicht nur neu erfunden. Vorhandene Elemente aus bekannten Abenteuerserien aller Medien werden auch zitiert.⁴⁷⁹ Darauf haben schon Wernsing/Wucherpennig hingewiesen: „Die Erzeugnisse der Bewußtseinsindustrie zitieren sich ständig selbst“⁴⁸⁰. In einem Roman tritt Jerry Cotton sogar als Figur auf.⁴⁸¹

Neben den Einflüssen aus anderen Genres sind interne Tendenzen erkennbar.

Eine Amerikanisierung bzw. Europäisierung läßt sich aus der Nationalität der Helden und Trucks und den Schauplätzen der Handlung ableiten. Am stärksten amerikanisiert sind die Romane der Heyne-TB-Reihe und der Serie „Trucker-King“ (amerikanische Helden, Trucks und Schauplätze). Die Serie „320 PS-Jim“ ist mäßig europäisiert (amerikanische Helden und Schauplätze, deutscher Truck). Am stärksten europäisiert sind „Turbo-King“ und „Auf Achse“ (deutsche Helden, deutsche oder europäische Trucks, meist europäische Schauplätze).

Die Amerikanisierung entspricht einer Kriminalisierung und einer Brutalisierung. Die Verbrechen in den Romanen mit amerikanischen Helden sind häufiger und schwerer.

Parodisierung findet sich in der Serie „320 PS-Jim“, Erotisierung bzw. Sexualisierung in den Romanen des Heyne-Verlags und Feminisierung in der Serie „Trucker-King“ durch die Familienromanelemente.

Die wandelnden Einflüsse anderer Genres auf den Truckerroman und interne Tendenzen können den drei Phasen des Truckerromans⁴⁸² zugeordnet werden und ergeben so eine vorläufige Geschichte des Genres:

1. Einführung und Etablierung (1982–1985):

Übernahme des amerikanischen Trucker-Mythos und mäßige Europäisierung, Wildwest- und Kriminalromanelemente, Parodisierung.

2. Genre-interne Ausweitung und Höhepunkt (1985–1987):

Amerikanisierung und Europäisierung, Erotisierung und Sexualisierung, Wildwest- und Kriminalromanelemente.

⁴⁷⁹ Dies betrifft Figuren, Schauspieler und Titel. Einige Beispiele: Wyatt Earp (320 PS-Jim, Bd. 59, S. 27), Jesse James (320 PS-Jim, Bd. 59, S. 27), Frankenstein (320 PS-Jim, Bd. 9, S. 9), John Wayne (320 PS-Jim, Bd. 9, S. 59), Lucky Luke (Turbo-King, Bd. 10, S. 16), Krieg der Sterne (320 PS-Jim, Bd. 63, S. 41), James Bond (Turbo-King, Bd. 4, S. 44), Convoy (320 PS-Jim, Bd. 63, S. 6), Kojak (Turbo-King, Bd. 8, S. 51), 1001 Nacht (Turbo-King, Bd. 4, S. 61), JR (320 PS-Jim, Bd. 85, S. 61), Gary Cooper (320 PS-Jim, Bd. 9, S. 8).

⁴⁸⁰ Wernsing/Wucherpennig 1976, S. 37.

⁴⁸¹ Vgl. Trucker-King, Bd. 90. Schmidtke 1991 geht zu weit, wenn er behauptet, daß der serienfremde Jerry Cotton die „Gastgeber“ von Trucker-King domestiziert (S. 38).

⁴⁸² Die drei Phasen habe ich in Kapitel II. 2. an der Anzahl der Veröffentlichungen festgemacht.

3. Rückzug und Öffnung noch außen (1987 ff.):

Amerikanisierung, Rückzug auf amerikanischen Ursprung, Elemente aus allen Abenteuer-Genres (Wildwest, Krimi, Horror, Krieg, Science Fiction), Familienromanelemente (Feminisierung).

2. Interpretation und Wertung

Wolfgang Schemme unterscheidet bei der Untersuchung der sogenannten „Trivilliteratur“ neben der „ästhetisch-genretypologischen“ Analyse folgende Methoden:⁴⁸³

1. Literaturgeschichtliche Analyse,
2. Literatursoziologisch-ideologiekritische Analyse,
3. Rezeptionstheoretisch-wirkungsgeschichtliche Analyse.

Die literaturgeschichtliche Analyse⁴⁸⁴ zeigt den Wandel auf, der die Trennung zwischen „Trivilliteratur“ und „Kunstilliteratur“ bewirkte. Im 18. Jahrhundert löste das Verlagswesen den Mäzenaten als Auftraggeber der Schriftsteller ab. Dadurch entstand eine neue Marktsituation mit einem anonymen Verhältnis zwischen Autor und Leser. Durch den wachsenden Buchmarkt wuchs auch die Anzahl und die Konkurrenz der Autoren. Die „Kunstilliteratur“ begegnete dieser Konkurrenz, indem sie gegen den Warencharakter protestierte, die Einzigartigkeit und Originalität ihrer Produkte postulierte und sich der Geniepoetik verschrieb. Die „Trivilliteratur“ ordnete sich den Marktgesetzen unter und strebte Massenproduktion an.

Ursprünglich spiegelte sich in der „Trivilliteratur“ das Freiheitsdenken der Aufklärung.⁴⁸⁵ Im Zuge des Versagens der Aufklärung bot die „Trivilliteratur“ „Kompensationen“ an: „Trosträume für die Fantasie“.⁴⁸⁶ Die „Trivilliteratur“ zeugt mit ihrer anti-rationalistischen Einstellung für die „Stringenz der Theorie der Dialektik der Aufklärung“.⁴⁸⁷ Diese Theorie wurde von Horkheimer/Adorno formuliert und auf zwei Thesen gebracht: „schon der Mythos ist Aufklärung, und: Aufklärung schlägt in Mythologie zurück.“⁴⁸⁸

⁴⁸³ Vgl. Schemme 1975, S. 157–199 (Rezension bei Fetzer 1981, S. 100 ff).

⁴⁸⁴ Zu diesem Abschnitt vgl. Schemme 1975, S. 160 ff; Wernsing/Wucherpennig 1976, S. 14 ff.

⁴⁸⁵ Vgl. Schemme 1975, S. 161.

⁴⁸⁶ Vgl. Wernsing/Wucherpennig 1976, S. 16.

⁴⁸⁷ Vgl. Geyer-Ryan 1983, S. 185.

⁴⁸⁸ Horkheimer/Adorno 1985, S. 5.

Die literatursoziologisch-ideologiekritische Forschung⁴⁸⁹ analysiert „das komplizierte, aber durchsichtige Kommunikationsverhältnis [...] zwischen Leser, Autor und Herstellungs- und Vertriebsorganisation“. Der Leser wird hinsichtlich Alter, Geschlecht, Schichtenzugehörigkeit, Freizeitgestaltung und Lesemotivation untersucht. Der Autor und der Verlag werden bezüglich ihrer industriellen Produktion und der Anpassung an Leserwünsche analysiert. Das Werk wird als „Ware [...], die aus Sprache besteht“, aufgefaßt. Das Ziel der Methode ist der Schluß auf die soziale und politische Funktion der „Trivialliteratur“.

Die rezeptionstheoretisch-wirkungsgeschichtliche Analyse⁴⁹⁰ befaßt sich mit der „Leserrolle“ und dem „Erwartungshorizont“. Unter „Leserrolle“ wird die „Lesehaltung, die das Werk auf Grund seiner Struktur dem Leser nahelegt“, verstanden. Der „Erwartungshorizont“ wird als „geschichtlich-sozial-politisch-individuell bedingte geistige Einstellung, mit der ein Leser dem Werk *tatsächlich* als Rezipient begegnet“ definiert. Die Unterhaltungsfunktion der „Trivialliteratur“ mit ihrer „Leserrolle“ des Wunschwelt-erlebens wird herausgestellt und, daß bezüglich des „Erwartungshorizontes“ dem Leser „keine Horizontveränderung“ abverlangt wird.

Wolfgang Schemme bemängelt das „hermeneutische“ Verfahren, das von Vertretern dieser Methode angewandt wird, und fordert „empirische“ Leseruntersuchungen.⁴⁹¹ Außerdem räumt Schemme die Möglichkeit ein, daß sich der Leser von der angebotenen „Leserrolle“ distanzieren kann, indem er sie „reflektierend bzw. ironisch auflöst“.⁴⁹²

Die unterschiedlichen Methoden führen zu unterschiedlichen Ergebnissen. In einzelnen Interpretationen und Wertungen werden meistens verschiedene Methoden gemischt. Jede Methode kann beliebig eingesetzt werden, um entweder den Minderwert oder den Eigenwert der „Trivialliteratur“ herauszustellen. Die Diskussion um die „Trivialliteratur“ ist also äußerst umstritten. Da in den letzten Jahren keine neuen Veröffentlichungen zu diesem Thema erschienen sind, gehe ich davon aus, daß die Diskussion verstummt ist, da bereits alle Standpunkte genannt worden sind.

Im Folgenden möchte ich auf drei Standpunkte eingehen, die mir wichtig erscheinen.

⁴⁸⁹ Zu diesem Abschnitt vgl. Schemme 1975, S. 168 ff.

⁴⁹⁰ Zu diesem Abschnitt vgl. Schemme 1975, S. 191 ff.

⁴⁹¹ Vgl. Schemme 1975, S. 196 ff.

⁴⁹² Vgl. Schemme 1975, S. 198.

Der „ideologiekritische“ Standpunkt⁴⁹³ unterstellt den Abenteuerromanen „unter dem Deckmantel der spannenden Unterhaltung undemokratische und reaktionäre Bewußtseinsinhalte“⁴⁹⁴, ein „autoritäres Menschenbild“⁴⁹⁵ und eine Neigung „zum Faschismus“⁴⁹⁶. Das „Bestreben kapitalistischer Verleger“⁴⁹⁷ führe über „Scheinbefriedigungen“⁴⁹⁸ zu einer „Konsumhaltung“ des Lesers⁴⁹⁹, zur „Ablenkung [...], die erforderlich ist, um die Massen arbeitswillig zu halten“⁵⁰⁰ und zur „Verfestigung von Normvorstellungen, die politische Handlungsbereitschaft abbauen“⁵⁰¹. Die „Leidensbereitschaft“⁵⁰² und der Gehorsam der bornierten Helden werde als Abenteuer ausgegeben⁵⁰³, soll aber in Wirklichkeit „die ‚Unterschicht‘, die Arbeiter, [...] zum Verhalten der Mittelklasse erziehen“⁵⁰⁴.

Die Vertreter des „Spielcharakter“-Standpunktes⁵⁰⁵ werfen den Ideologiekritikern den Fehler vor, Literatur als „Waffe im Klassenkampf“ zu betrachten und eine „Einwirkung der Literatur auf die soziale Realität“ zu fordern.⁵⁰⁶ Der Eigenwert der Unterhaltungsliteratur liegt nach Ansicht der Autoren aber in ihrem Spielcharakter.⁵⁰⁷ Spannungsliteratur und Spiel unterliegen einem eigenen Kommunikationsmodus, nämlich der „schematischen Kommunikation“: Für die Dauer des Spiels identifiziert sich der Spieler mit der Spielwelt; Spielwelt und tatsächliche Welt werden bewußt vertauscht.⁵⁰⁸ Kennzeichnend für die „schematische Kommunikation“ ist also „eine vom Tatsächlichen unabhängige Eigengesetzlichkeit“.⁵⁰⁹ Der Spielcharakter der Spannungsliteratur immunisiert gegen Ideologie.⁵¹⁰ Das Spiel ist nach Johannes Andereggs ein „befreiendes

⁴⁹³ Die Bezeichnung ist in sofern verwirrend, da die literatursoziologisch-ideologiekritische Methode nicht unbedingt zu diesem Standpunkt führt. In der Regel münden aber die meisten literatursoziologisch-ideologiekritischen Analysen in diesem Standpunkt. Als Ausnahmen sind Nutz 1962 und Herm 1969 zu nennen.

⁴⁹⁴ Vgl. Melzer 1974, S. 84.

⁴⁹⁵ Vgl. Melzer 1974, S. 83.

⁴⁹⁶ Vgl. Wernsing/Wucherpfennig 1976, S. 126.

⁴⁹⁷ Vgl. Ziermann 1983, S. 95.

⁴⁹⁸ Vgl. Schemme 1975, S. 174.

⁴⁹⁹ Vgl. Schemme 1975, S. 174.

⁵⁰⁰ Vgl. Hohendahl 1971, S. 44. Dies ist nach Schemme 1975, S. 187 die „Grundthese der [...] ideologiekritischen Untersuchungen“.

⁵⁰¹ Vgl. Schemme 1975, S. 189.

⁵⁰² Vgl. Wernsing/Wucherpfennig 1976, S. 57.

⁵⁰³ Vgl. Wernsing/Wucherpfennig 1976, S. 62.

⁵⁰⁴ Vgl. Wernsing/Wucherpfennig 1976, S. 11.

⁵⁰⁵ Dieser Standpunkt wird von Andereggs 1976 a – b und Hienger 1976 vertreten.

⁵⁰⁶ Vgl. Hienger 1976, S. 38 f.

⁵⁰⁷ Vgl. Andereggs 1976 a, S. 23; Hienger 1976, S. 43.

⁵⁰⁸ Vgl. Andereggs 1976 a, S. 22 f; Fetzer 1981, S. 113 (Rezension von Andereggs 1976 a).

⁵⁰⁹ Vgl. Fetzer 1981, S. 113 (Rezension von Andereggs 1976 a).

⁵¹⁰ Vgl. Fetzer 1981, S. 114 (Rezension von Hienger 1976).

Gegenbild“ zur tatsächlichen Welt und: „Wo [...] das Spiel [...] aus dem Bewußtsein schwindet, entgleitet die Möglichkeit des Widerstandes.“⁵¹¹

Als Gegenargument führt Peter Nusser an, „daß auch Spiele bewertbare Inhalte haben, die durchaus in bestimmten Beziehungen zur Realität stehen“.⁵¹²

Der „Populärkultur“-Standpunkt⁵¹³ berücksichtigt sowohl den Spielcharakter als auch den Realitätsbezug der Unterhaltungsliteratur. „Die Trivilliteraten sind [...] die Verwalter eines uralten, mythosbezogenen Weltbildes“.⁵¹⁴ Die „Trivilliteratur“ ist politisch „unkorruptierbar“, da sie „an ganz bestimmte, mythisch fixierte Leitbilder gebunden bleibt, die unveränderbar sind“.⁵¹⁵ Der Mythos wurde durch die Aufklärung nicht aufgehoben, sondern unterdrückt.⁵¹⁶ Die „populäre Struktur“ ist nach Helga Geyer-Ryan Ausdruck für „die auf Veränderung insistierende Dynamik der noch immer nicht erfüllten und befriedigten Wünsche und Bedürfnisse“.⁵¹⁷

Während der Diskussion einzelner Aspekte in meiner Analyse von Inhalt und Form habe ich bereits angedeutet, daß für den Truckerroman die Argumente des „Populärkultur“-Standpunktes greifen.

Das mythische Weltbild der Truckerromane ist zeitlos. Es wird aber in einen bestimmten historischen und geographischen Hintergrund eingeordnet. Die verschworene Truckergemeinschaft ist, in Bezug zur bürgerlichen Gesellschaft der 80er Jahre des 20. Jahrhunderts, ein anachronistisches Phänomen. Der Realitätsbezug ist aber etwas komplizierter, da die verschworene Truckergemeinschaft nicht nur ein anachronistisches Phänomen der Truckerromane ist, sondern auch ein Phänomen der außerliterarischen Wirklichkeit. Dies soll im nächsten Kapitel näher erläutert werden.

⁵¹¹ Vgl. Anderegg 1976 b, S. 97. Wenn ich Anderegg richtig verstehe, meint er mit Widerstand sozialen und politischen Widerstand.

⁵¹² Vgl. Nusser 1982, S. 53 (dort in Anmerkung 6).

⁵¹³ Dieser Standpunkt wird besonders von Herm 1969 und Geyer-Ryan 1983 vertreten.

⁵¹⁴ Herm 1969, S. 13.

⁵¹⁵ Vgl. Herm 1969, S. 19. Im Dritten Reich versuchte Goebbels, die Popularität der Groschenromane durch „propagandistisch gefärbte Serien“ auszunutzen. Der Versuch mißlang und Goebbels sperrte die Papierlieferung. (Vgl. ebd. S. 18 f).

⁵¹⁶ Vgl. Geyer-Ryan 1983, S. 185. Die Autorin bezieht sich an dieser Stelle auch auf die „Theorie der Dialektik der Aufklärung“. Dies ist durchaus möglich. Horkheimer/Adorno vertreten mit ihrer Abhandlung zur „Kulturindustrie“ in der „Dialektik der Aufklärung“ (Vgl. Horkheimer/Adorno 1985, S. 108 ff) allerdings nicht den „Populärkultur“-Standpunkt, sondern den „ideologiekritischen“ Standpunkt.

⁵¹⁷ Vgl. Geyer-Ryan 1983, S. 203.

3. Realitätsbezug

3.1. Fiktion und Wirklichkeit

Die Grenzziehung zwischen Fiktion und Wirklichkeit ist auf den ersten Blick unproblematisch. Fiktion ist das nur Imaginäre, Wirklichkeit das Tatsächliche.

Die These der Kommunikationsforschung lautet dagegen,

„daß die sogenannte Wirklichkeit das Ergebnis von Kommunikation ist. Diese These scheint den Wagen vor das Pferd zu spannen, denn die Wirklichkeit ist doch offensichtlich das, was wirklich der Fall ist und Kommunikation nur die Art und Weise, sie zu beschreiben und mitzuteilen.“⁵¹⁸

Die Kommunikationsforschung will zeigen, „daß das wackelige Gerüst unserer Alltagsauffassungen der Wirklichkeit im eigentlichen Sinne wahnhaft ist“ und „daß es vielmehr zahllose Wirklichkeitsauffassungen gibt, die sehr widersprüchlich sein können, die alle das Ergebnis von Kommunikation und nicht der Widerschein ewiger, objektiver Wahrheiten sind.“⁵¹⁹

In dieselbe Richtung weist die These von Horkheimer/Adorno: „In gewissem Sinn ist alles Wahrnehmen Projizieren.“⁵²⁰

Die scharfe Grenzziehung zwischen Fiktion und Wirklichkeit beruht auf einem veralteten, aber heute noch gültigen Wissenschaftsbegriff. Das wissenschaftliche Weltbild bzw. Bewußtsein basiert auf einem Raum-Zeit-Begriff mit einem Zwang zur eindeutigen Lokalisierung von Objekten in Raum und Zeit. Der Raum besteht aus verschiedenen Elementen, die genau voneinander abgegrenzt sind (Subjekt-Objekt-Trennung). Die Zeit ist aufgespalten in Gegenwart, Vergangenheit und Zukunft. Der Zeitbegriff ist linear. Geschehnisse werden als Spezialfälle von physikalischen Gesetzen interpretiert.⁵²¹

Die These des „Rückfalls der Aufklärung in Mythologie“, die in der „Dialektik der Aufklärung“ formuliert wurde⁵²², legt die Entwerfung eines mythischen Weltbildes nahe.

Der Unterschied zwischen wissenschaftlichem und mythischen Weltbild wird besonders am Begriff der „Subjekt-Objekt-Trennung“ deutlich:

⁵¹⁸ Watzlawick 1982, S. 7 (dort im Vorwort).

⁵¹⁹ Vgl. Watzlawick 1982, S. 7.

⁵²⁰ Horkheimer/Adorno 1985, S. 168.

⁵²¹ Zu diesen Abschnitt vgl. Rössner 1988, S. 45 ff.

⁵²² Vgl. Horkheimer/Adorno 1985, S. 3.

„Somit ergibt sich für das mythische Bewußtsein eine Situation des Individuums, in der die Subjekt-Objekt-Trennung, die Voraussetzung der logisch-wissenschaftlichen Weltbetrachtung wäre, aufgehoben ist. Das Subjekt ist Teil der Welt und das in einem so hohen Maß, daß es gar nicht mehr klar als Subjekt abgegrenzt werden kann: weder der Körper noch eine bestimmbare geistige Persönlichkeit wirken als unüberwindbare Grenzen. Die Welt muß also in Analogie zur Feldtheorie der modernen Physik als Wirkungsbereich einer einheitlichen Kraft aufgefaßt werden, in dem nur diese Kraft real ist, nicht aber deren jeweilige Objekte.“⁵²³

Der Mythos ist nach Michael Rössner eine „Denkform“, d. h. eine „Form der menschlichen Wirklichkeitserfassung“⁵²⁴, die die Vernunft nicht ausschließt⁵²⁵.

Der Mythos wird in Handlung umgesetzt bzw. aktualisiert in der Magie („egozentrische Handlung“)⁵²⁶ oder im Ritus (religiöse Kollektivhandlung)⁵²⁷.

Der Mythos manifestiert sich auf seiner „Inhaltsebene“ in bestimmten Motiven oder Stoffen.⁵²⁸

Ein solches Motiv ist der „Mythos des US-Truckers als moderner Cowboy“⁵²⁹, der im Zentrum der sogenannten „Trucker-Welle“⁵³⁰ bzw. „Truckerszene“⁵³¹ oder „Truckerkultur“⁵³² steht, die seit Anfang der 80er Jahre auch in Deutschland existiert.

3.2. Die Trucker-Welle

Das soziale Umfeld der deutschen LKW-Fahrer sieht erschreckend aus. Der Arbeitsalltag ist von Überstunden und Termindruck und den damit verbundenen Verstößen gegen Verkehrsvorschriften (Geschwindigkeitsüberschreitung), Sozialvorschriften (Lenkzeitüberschreitung) und Vorschriften im Umgang mit der Ladung (Lebensmittelgesetze, Tankreinigung u. a.) geprägt. Freizeit und Familie beschränken sich auf das Wochenende.⁵³³

⁵²³ Rössner 1988, S. 49.

⁵²⁴ Vgl. Rössner 1988, S. 18 f.

⁵²⁵ Vgl. Rössner 1988, S. 24.

⁵²⁶ Vgl. Rössner 1988, S. 27 f.

⁵²⁷ Vgl. Rössner 1988, S. 46.

⁵²⁸ Vgl. Rössner 1988, S. 11.

⁵²⁹ Vgl. Erichsen 1986, S. 12.

⁵³⁰ Schröder/Jeier 1987, S. 9.

⁵³¹ Weber 1986, S. 232.

⁵³² Weber 1986, S. 232.

⁵³³ Zu diesem Abschnitt vgl. Gotta 1986³, S. 12; Der Spiegel 1979; Der Spiegel 1984; Goblirsch 1988; Jungblut 1988.

Das, was auf der einen Seite die unromantische Härte des Berufes ausmacht, die den Fahrern physisch und psychisch zu schaffen macht, das bewirkt auf der anderen Seite den Hauch von Freiheit und Abenteuer.⁵³⁴

„Trucker leben in der teuflischen Zwickmühle, daß in ihrem oft elenden Job die vorgestanzten Mythen von Freiheit und Abenteuer, von der long open road, der Einsamkeit des Langstreckenfahrers und der süßen Sehnsucht nach Zuhause zwischendurch doch immer mal wieder zum Leben erwachen.

Das macht abhängig wie von einer Droge [...].“⁵³⁵

Der offensichtliche Widerspruch zwischen Fiktion und Wirklichkeit hat nicht die Kraft, den Mythos zu zerstören. Dafür können Ursachen angeführt werden:

- Die Monotonie des Fahrens, die Einsamkeit, die Übermüdung und die Landschaftsbilder begünstigen die Vermischung von Wirklichkeit und Traum⁵³⁶,
- der Anachronismus des Mythos hat seine Entsprechung im Anachronismus des Transportwesens, der bei Verfassern von Zeitschriftenartikeln durch Vergleiche mit dem „Mittelalter“ zum Ausdruck kommt⁵³⁷,
- der Mythos ist kein Einzelphänomen einer Einzelperson, sondern zentrales Motiv in einem System von Elementen, die von einer Gruppe anerkannt werden und die Truckerkultur ausmachen.

„Am Anfang war wieder mal das Kino: Filme aus Hollywood, Geschichten über ganze Kerle, die ihre Trucks über einsame Highways lenken und brav ihre Arbeit tun, wären da nicht die Sheriffs mit ihren schmutzigen, hinterhältigen Tricks – Erpresser, Diebe, Schläger, Raubritter mit Sirene. Und dann kam eine deutsche Band – eigentlich verriet schon ihr Name alles: ‚Truck Stop‘ – und sang: ‚Der wilde, wilde Westen / fängt gleich hinter Hamburg an.‘“⁵³⁸

Die Trucker wissen selber nicht genau, was die Trucker-Welle auslöste.⁵³⁹ Der Film „Convoy“ spielt vermutlich eine wichtige Rolle⁵⁴⁰ und der Song „Dreißigtonner-Diesel“ von Gunter Gabriel⁵⁴¹.

⁵³⁴ Vgl. Gotta 1986³, S. 9, 14, 38, 40; Goblirsch 1988.

⁵³⁵ Weber 1986, S. 236.

⁵³⁶ Vgl. Gotta 1986³, S. 55, 62.

⁵³⁷ Vgl. Gröteke/Wagner 1984, S. 23; Bier 1985, S. 308.

⁵³⁸ Bier 1985, S. 308.

⁵³⁹ Vgl. Weber 1986, S. 235.

⁵⁴⁰ Vgl. Weber 1986, S. 236; Schröder/Jeier 1987, S. 9.

Die Truckerkultur ist nach Rainer Weber eine „Subkultur des Pop-Zeitalters“.⁵⁴² Sie umfaßt folgende Bereiche:⁵⁴³

- Trucker-Filme,
- Trucker-Songs, Country Music,
- Trucker-Clubs,
- Trucker-Treffen, Trucker-Festivals,
- Truck-Rennen,
- Trucker-Zeitschriften,
- Radiosendungen für Trucker,
- Truck-Zubehör, mit dem die Fahrer ihre Trucks „aufmotzen“, CB-Funk, Western-Kleidung.

Charakteristisch für diese Kultur ist nicht nur die soziale Funktion, das Selbstbewußtsein der Trucker zu stärken, sondern auch ihr Spielcharakter.⁵⁴⁴

Die Truckerkultur ist eine barocke Kultur⁵⁴⁵. Das Barock setzte „Welt“ und „Theater“ gleich.⁵⁴⁶

„Im Fest erst erreicht die höfische Gesellschaft [des Barock] ihre gültigste Form. Im Fest stellt sie dar, was sie sein möchte, was sie vielleicht zu sein glaubt, was sie in jedem Fall zu sein scheinen möchte.“⁵⁴⁷

Die entscheidende Frage, die Richard Alewyn für das Barock stellt, läßt sich auf die Truckerkultur übertragen: „Beginnt man nicht ein wenig, die Rolle zu glauben, in der man sich so gut gefällt?“⁵⁴⁸

Während im Barock das Rittertum im Spiel gelebt wurde, obwohl es das Rittertum nicht mehr gab⁵⁴⁹, existieren in der Truckerkultur Spiel und Leben gleichzeitig. Auch der „Wilde Westen“ wurde schon „von der Kulturindustrie ausgebeutet [...], während er noch bestand“.⁵⁵⁰ Buffalo Bill war wirkliche Person und Bühnenheld, woraus Jens-Ul-

⁵⁴¹ Vgl. Schröder/Jeier 1987, S. 207, 232, 235.

⁵⁴² Vgl. Weber 1986, S. 232.

⁵⁴³ Vgl. Gotta 1986³; Weber 1986; Schröder/Jeier 1987.

⁵⁴⁴ Vgl. Weber 1986, S. 232.

⁵⁴⁵ Weber 1986, S. 234 bezeichnet die dekorierten Trucks beim Trucker-Treffen als „barocke Monster“.

⁵⁴⁶ Vgl. Alewyn 1985 a, S. 60.

⁵⁴⁷ Alewyn 1985², S. 16.

⁵⁴⁸ Alewyn 1985², S. 16.

⁵⁴⁹ Vgl. Alewyn 1985², S. 18 ff.

⁵⁵⁰ Vgl. Davids 1969, S. 30.

rich Davids folgert: „Tatsächliches und gespieltes Leben vermischen sich“.⁵⁵¹ Die Truckerkultur ist nach Rainer Weber eine moderne Kultur, die „ironisch und selbstironisch mit den vorgefertigten Versatzstücken der Unterhaltungsindustrie spielen kann“⁵⁵².

Die Truckerszene besteht aus einem harten Kern von Truckern und einer Vielzahl von Sympathisanten:

„Vielleicht 1000 (von rund 50.000) deutschen Fernfahrern bilden den harten Kern der Szene, ein vieltausendtonnenschwerer Wanderzirkus, der mit seinen aufgedonnerten Kolossen Wochenende für Wochenende auf die Trucker-Treffen rollt, unterstützt von einem Troß aus vielleicht fünf- oder sechsmal soviel Sympathisanten, die sich bloß nicht trauen. Und wie bei jeder echten Volkskultur schlingert die Ästhetik der Trucker zwischen Kitsch und Kunst, Karneval und Kommerz, sind ihre Zusammenkünfte Volksfest und Familienfeier, Ritual und Vereinsmeierei.“⁵⁵³

Die Trucker fühlen sich als „Rebellen“.⁵⁵⁴ Nach Rainer Weber handelt es sich aber um keine politische Rebellion, sondern um die „Rebellion gegen unwürdige Behandlung“.⁵⁵⁵

Frank Gotta hat die Interessen der Mitglieder von Trucker-Clubs mit Fragebogen ermittelt:⁵⁵⁶ An erster Stelle steht die „Pflege der Kameradschaft“, dann „der Wunsch nach einem besseren Image“ und „erst an dritter Stelle geht es um den Lohn“.

Neu an der Trucker-Pop-Subkultur ist, „daß Erwachsene sich der Selbstinszenierung hingeben“.⁵⁵⁷ Die „Naivität“ dieses Kults stößt auf Ablehnung vor allem bei den älteren Fahrern.⁵⁵⁸

Truckerromane werden im Zusammenhang der Truckerkultur nicht genannt. Es müßte untersucht werden, welche Rolle sie spielen. Bis dahin müssen die Truckerromane zumindest als Begleiterscheinung der Trucker-Welle gesehen werden.

Der Realitätsbezug der Truckerromane ist derselbe wie der Realitätsbezug der Truckerkultur. Er basiert auf der Gleichsetzung von Welt und Theater im Sinne des Barock, auf der Vermischung von Fiktion und Wirklichkeit bzw. Mythos und Wirklichkeit. Die

⁵⁵¹ Vgl. Davids 1969, S. 30.

⁵⁵² Vgl. Weber 1986, S. 232.

⁵⁵³ Weber 1986, S. 233.

⁵⁵⁴ Vgl. Weber 1986, S. 234.

⁵⁵⁵ Vgl. Weber 1986, S. 234.

⁵⁵⁶ Vgl. Gotta 1986³, S. 14.

⁵⁵⁷ Vgl. Weber 1986, S. 233.

⁵⁵⁸ Vgl. Gotta 1986³, S. 12 ff.

Abenteuer kommen natürlich so, wie sie in den Romanen beschrieben werden, in der tatsächlichen Welt nicht vor. Wenn die Trucker in den Romanen einmal den Ansatz machen, die tatsächliche Welt zu beschreiben, dann übertreiben sie. So stellt ein Trucker einem Jugendlichen, der unbedingt Trucker werden will, folgende Frage:

„Du willst also deine Freiheit in Staus genießen, Auspuffqualm inhalieren und schlechter leben als ein Penner in Asyl, wie?“⁵⁵⁹

⁵⁵⁹ 320 PS-Jim, Bd. 56, S. 6.

IV. Schluß

Ich habe in dieser Arbeit versucht, den deutschen Truckerroman möglichst vollständig zu beschreiben. Als genrespezifisch wurden nicht nur Elemente betrachtet, die den Truckerroman von anderen Genres der Abenteuerromane unterscheiden, sondern auch Elemente, die er mit diesen gemeinsam hat. Außerdem wurden Inhalt und Form, Interpretation und Wertung und der Realitätsbezug als genrespezifisch angesehen. Einzelne Aspekte konnten teilweise nur angedeutet werden und bedürfen einer genaueren Untersuchung.

Es wäre interessant, den Realitätsbezug des deutschen Truckerromans mit einer „empirischen“ Leserforschung zu analysieren. Dabei müßte zunächst festgestellt werden, wie groß der Anteil der LKW-Fahrer an den Lesern ist. Nach Vermutung des Bastei-Verlags handelt es sich um einen kleinen Prozentsatz.⁵⁶⁰ Aber bei nur 1% (3.000–4.200 Leser⁵⁶¹) bedeutet das in Relation zum „harten Kern“ der Truckerszene (1.000 von 50.000 Fernfahrern⁵⁶²) eine beachtliche Anzahl. Wie sieht die „Leserrolle“ aus, die LKW-Fahrer als Leser von Truckerromanen einnehmen?

Der Truckerroman hat in der Literaturwissenschaft keine Beachtung gefunden, weil er als kleines Genre innerhalb der Abenteuerromane vermutlich untergeht. Ein weiterer Grund liegt wahrscheinlich darin, daß kein einzelner Roman aus der Serie dieser Variationsgattung besonders herausragt. Es ist aber möglich, daß sich dies ändert.

Aus den Ritterromanen ging mit Don Quijote ein Stück Weltliteratur hervor. Auch der Truckerroman verfügt über diese Möglichkeit. Übergeordnete Motive des Truckerromans haben schon jetzt Universalcharakter: Der Wunsch nach Freiheit, der im Autofahren befriedigt werden soll, das durch das Fahren ausgelöste Suchtgefühl und die „letzten Rudimente nomadenhaften Daseins“, die dem Fahren anhaften⁵⁶³. Außerdem besteht die Möglichkeit, daß Autofahren durch den Fortschritt der Technik irgendwann überholt ist oder wegen der fortschreitenden Umweltverschmutzung verboten werden muß.

⁵⁶⁰ Schriftliche Mitteilung des Lektors.

⁵⁶¹ Vgl. Kapitel II. 2. Zahl unzuverlässig, siehe Nachwort.

⁵⁶² Vgl. Kapitel III. 3. 2.

⁵⁶³ Diese Motive nennt Wiebus 1985, S. 111, 124 f für das Autofahren.

V. Nachwort

Zwischen 1991 und 1993 haben sich folgende Änderungen bzw. Ergänzungen zum Genre ergeben:

– Primärliteratur:

Die Serie „Trucker-King“ existiert weiterhin als einzige Publikation. Der Bastei-Verlag änderte seine Taktik bezüglich des Kollektiv-Pseudonyms. Seit Sommer 1992 werden verschiedene deutsch klingende Pseudonyme verwendet.⁵⁶⁴ Daraus ergibt sich stilistisch eine größere Variationsbreite bis hin zur Parodie.⁵⁶⁵

Im Sommer 1991 nannte mir der Leiter der Romanabteilung des Bastei-Verlags für die Auflagenhöhe der Serie „Trucker-King“ die Zahl 14.000–17.000 pro Heft. Diese Zahl widerspricht der ursprünglichen Information des Lektors (50.000–70.000). Aufgrund des Widerspruchs müssen beide Angaben als unzuverlässig eingestuft werden.

– Sekundärliteratur:

Ende 1991 erschien ein Aufsatz von Werner G. Schmidtke⁵⁶⁶, in dem das Genre als „Trucker-Geschichte“ bezeichnet wird. Außerdem gibt Schmidtke einen kurzen bibliografischen Überblick über (ehemals) vorhandene Heftrromanserien. Der Aufsatz behandelt im wesentlichen sogenannte „Seitensprünge“ von serienfremden Helden in anderen Serien und daraus resultierende Eigentümlichkeiten. Schmidtke geht insbesondere auf zwei Bände der Serie Trucker-King ein⁵⁶⁷ und beschreibt das Verhältnis der serienfremden Helden zu den eigentlichen Serienhelden.

⁵⁶⁴ Z. B. Frank Thys (Bd. 133, 141, 150), Horst Friedrichs (Bd. 134, 140, 147, 151), Walter Appel (Bd. 135, 139, 144, 148), W. K. Giesa (Bd. 136, 137, 142, 145, 149) und Manfred Weinland (Bd. 138, 143, 146, 152).

⁵⁶⁵ Trucker-King Bd. 150 wird auf der Titelseite als „Der lustigste TRUCKER-KING aller Zeiten“ etikettiert.

⁵⁶⁶ Schmidtke 1991.

⁵⁶⁷ Trucker-King Bd. 85 (die Helden von 320 PS-Jim als Gäste) und Bd. 90 (Jerry Cotton als Gast).

VI. Literaturverzeichnis

1. Primärliteratur

320 PS-Jim

320 PS-Jim. Cowboys der Highways. Köln: Marken-Verlag. (Hefroman-Serie).
Bd. 1–10, 41, 56, 59, 63, 71, 79, 81, 83, 85. 1982–1986.

Arnaud 1987

Arnaud, Georges: Lohn der Angst. Kriminalroman. München: Goldmann TB 6233.
Französischer Originaltitel: Le salaire de la peur (1952). Übersetzung von Hubertus
Foerster. 1987.

Auf Achse 1986

Auf Achse. Roman zur spannenden Fernseh-Serie mit Manfred Krug. Rotterdam
Connection. Von Georg Feil. Bergisch Gladbach: Bastei TB 13071, 1986.

Auf Achse 1987 a

Auf Achse. Roman zur spannenden Fernseh-Serie mit Manfred Krug. GrenzFälle.
Von Georg Feil. Bergisch Gladbach: Bastei TB 13075, 1987.

Auf Achse 1987 b

Auf Achse. Roman zur spannenden Fernseh-Serie mit Manfred Krug. Durststrecke.
Von Georg Feil. Bergisch Gladbach. Bastei TB 13078, 1987.

Bergrath 1987

Bergrath, Jan: Hamlets Schottlandfahrt. Lebendige Wissenschaft. Roman. Ulm:
Literatten-Verlag, 1987.

Hanks 1985

Hanks, Delmar: Ein ausgekochtes Schlitzohr. Trucker-Roman. München: Heyne-
Verlag (Heyne Western TB 2718). Amerikanischer Originaltitel: Smokey and the
Bandit (1981). Übersetzung von Joachim Honnef, 1985.

Scott 1985

Scott, Ray M.: Heiße Fracht für Mexiko. Trucker-Roman. Herausgegeben von
Thomas Jeier. München: Heyne-Verlag (Heyne Western TB 2724), 1985.

Scott 1986

Scott, Ray M.: Zum Sterben nach Key West. Trucker-Roman. Herausgegeben von
Thomas Jeier. München: Heyne-Verlag (Heyne Western TB 2739), 1986.

Scott 1987

Scott, Ray M.: Endstation Louisiana. Trucker-Roman. Herausgegeben von Thomas
Jeier. München: Heyne-Verlag (Heyne Western TB 2755), 1987.

Trucker-King

Trucker-King. Große Trucker-Abenteuer von Steve Cooper. Bergisch Gladbach:
Bastei-Verlag. (Hefroman-Serie). Bd. 52–58, 60–63, 70–72, 75–104. 1986–1990.

Turbo-King

Turbo-King. Fernfahrer unterwegs. Köln: Marken-Verlag. (Heftroman-Serie).
Bd. 1–10. 1985–1986.

Wood 1985

Wood, Mark L.: Eine Fuhre für den Teufel. Trucker-Roman. München: Heyne-Verlag (Heyne Western TB 2719), 1985.

2. Sachtexte über Trucks und Trucker

Bier 1985

Bier, Peter: (Prozess) Mal Schinken und mal Stereo. STERN-Reporter Peter Bier über zwei Autobahn-Polizisten, die bei Lkw-Fahrern Wegezoll kassiert haben sollen. In: stern Nr. 46/1985, S. 308–310.

Der Spiegel 1979

Der Spiegel: (Fernfahrer) Immer kaschembo. Westdeutsche Fernfahrer leben gefährlich: Die meisten sitzen zu lange hinterm Steuer, ihre Transporter sind häufig überladen. In: Der Spiegel Nr. 27/1979, S. 60–62.

Der Spiegel 1984

Der Spiegel: (Fernfahrer) Schlitz im Ohr. Mit Großrazzien fahndet die Polizei nach Fernfahrern, die zu lange am Steuer sitzen, zu schnell fahren und ihre Brummis überladen haben – oft mit gefährlichen Gütern. In: Der Spiegel Nr. 30/1984, S. 40–42.

Erichsen 1986

Erichsen, Wolfgang: Trucks. Hamburg: Ellert und Richter, 1986.

Gajek 1990

Gajek, Henning: Der Q-Code. CB-Sprache ohne Geheimnisse (3). In: Fernfahrer, Nr. 6, 1990, S. 16.

Goblirsch 1988

Goblirsch, Ruth: Streß im Führerhaus. Fahren bis zum Einschlafen. Bis Angst und Zeitdruck krank gemacht haben. Und dann Endstation Klinik. In: ADAC Motorwelt 5/1988, S. 54–55.

Gotta 1986³

Gotta, Frank: Fernfahrer. Vom Leben auf Achse. Unter Mitarbeit von Heinz Thomas (Technik). Stuttgart: Motorbuch Verlag. 3. Auflage 1986.

Gröteke 1984

Gröteke, Friedhelm / Wagner, Rudolf: (Fernfahrer-Blockade) Unterwegs ins Mittelalter. Die Verkehrspolitik in Europa kommt nicht voran. In: Die Zeit Nr. 10/1984 (2.3.84), S. 23.

Jungblut 1988

Jungblut, Christian: Ich fuhr eine rollende Bombe. (Rollenreportage). In: GEO 12/1988, S. 102–120.

Schreiber 1975

Schreiber, Hermann: Und meistens gewinnen die Räuber. SPIEGEL-Reporter Hermann Schreiber mit Fernfahrern unterwegs durch die USA. In: Der Spiegel Nr. 46/1975, S. 166–170.

Schröder 1987

Schröder, Rainer M. / Jeier, Thomas: Das grosse Buch der TRUCKER. Bergisch Gladbach: Bastei-Verlag, (Bastei-Lübbe-Paperback 28154), 1987.

Weber 1986

Weber, Rainer: „Wir sind alle ein bißchen wie Rebellen“. SPIEGEL-Redakteur Rainer Weber über die deutsche Truckerszene. In: Der Spiegel Nr. 39/1986, S. 232–236.

Wiebus 1985

Wiebus, Hans-Otto: Tatort BAB. Bundesautobahnen sind nicht einfach Straßen. Sie sind ein riesiger Dienstleistungs-Betrieb. In: GEO Nr. 12/1985, S. 111–140.

3. Literaturwissenschaftliche und philosophische Texte

Alewyn 1985²

Alewyn, Richard: Das große Welttheater. Die Epoche der höfischen Feste. München: Beck. 2. Auflage 1985.

Anderegg 1976 a

Anderegg, Johannes: Fiktionalität, Schematismus und Sprache der Wirklichkeit. Methodologische Überlegungen. In: Hienger, J. (Hg.): Unterhaltungsliteratur. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, 1976, S. 7–31.

Anderegg 1976 b

Anderegg, Johannes: Spiel und Abbild in der Unterhaltungsliteratur. In: Hienger, J. (Hg.): Unterhaltungsliteratur. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, 1976, S. 82–97.

Arbeitsgruppe Massenkultur 1972

Arbeitsgruppe Massenkultur: Verwertbare Unmündigkeit. Zur Romanheftserie Jerry Cotton. In: Ästhetik und Kommunikation, H. 5/6, 1972, S. 49–57.

Brockhaus Enzyklopädie 1972¹⁷

Brockhaus Enzyklopädie in zwanzig Bänden. Wiesbaden: Brockhaus. 17. Auflage 1972. Bd. 14: S. 505 f: Pflichtexemplar.

Dauids 1969

Dauids, Jens-Ulrich: Das Wildwest-Romanheft in der Bundesrepublik. Ursprünge und Strukturen. Tübingen: Tübinger Vereinigung für Volkskunde e.V. Tübingen Schloss, 1969, (Volksleben Bd. 24).

Domagalski 1981

Domagalski, Peter: Trivilliteratur. Geschichte, Produktion, Rezeption. Freiburg, Basel, Wien: Herder, 1981.

Fetzer 1981

Fetzer, Günther: Trivilliteraturforschung (Forschungsbericht). In: Wirkendes Wort, Jg. 31, H. 2, 1981, S. 98–125.

Fohrbeck/Wiesand 1976

Fohrbeck, Karla / Wiesand, Andreas J.: Heftromane. In: Brauneck, M. (Hg.): Der deutsche Roman im 20. Jahrhundert. Band II. Analysen und Materialien zur Theorie und Soziologie des Romans. Bamberg: C. C. Buchners Verlag, 1976, S. 347–362.

Foltin 1968

Foltin, Hans Friedrich: Zur Erforschung der Unterhaltungs- und Trivilliteratur insbesondere im Bereich des Romans. In: Burger, H. O. (Hg.): Studien zur Trivilliteratur. Frankfurt/Main: Vittorio Klostermann, 1968, S. 242–270.

Franz 1951

Franz, Alfred: Lesen als Lebensersatz. Zur Psychologie der Unterhaltungsektüre. In: Bücherei und Bildung, 3, 1951, S. 670–678.

Frenzel 1962

Frenzel, Herbert: Die Literatur des Westens. In: Merkur, 16. Jg. 1962, S. 1038–1043.

Geyer-Ryan 1983

Geyer-Ryan, Helga: Der andere Roman. Versuch über die verdrängte Ästhetik des Populären. Wilhelmshaven: Heinrichshofen's Verlag, 1983.

Göller 1973

Göller, Karl Heinz: Fiktion und Wirklichkeit im Wildwestroman. In: Literatur und Wissenschaft im Unterricht, 6, 1973, S. 211–230.

Herm 1969

Herm, Gerhard: Romane vom Fließband. Trivilliteratur als Wirtschaftsfaktor. Manuskript zur WDR-Sendung am 20.4.69. Köln.

Hermant 1988

Hermant, Jost: „Weil man in ihnen etwas erlebt, was man sonst nicht erlebt.“ Bestseller- und Heftchenromane in der Bundesrepublik seit 1965. In: Ingen, F. v. / Labrousse, G. (Hg.): Literaturszene Bundesrepublik. Ein Blick von draußen. Symposium an der Freien Universität Amsterdam. Amsterdam: Rodopi (Amsterdamer Beiträge zur neueren Germanistik. Bd. 25, 1988), S. 79–103.

Hienger 1976

Hienger, Jörg: Spannungsliteratur und Spiel. Bemerkungen zu einer Gruppe populärer Erzählformen. In: Ders. (Hg.): Unterhaltungsliteratur. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, 1976, S. 32–54.

Hohendahl 1971

Hohendahl, Peter Uwe: Literaturkritik und Öffentlichkeit. In: Lili, 1971, H. 1/2, S. 11–46.

Horkheimer/Adorno

Horkheimer, Max und Adorno, Theodor W.: Dialektik der Aufklärung. Philosophische Fragmente. (1944). Frankfurt/Main: Fischer (Fischer TB 6144), 1971, 1985 (88.–92. Tausend).

Jansen 1972

Jansen, Josef: Zwischen „Silvia“ und „Jerry Cotton“. Über Romanheftserien. In: Vogt, J. (Hg.): Literaturdidaktik. Aussichten und Aufgaben. Düsseldorf: Bertelsmann Universitätsverlag, 1972, S. 258–272.

Klein 1983⁷

Klein, Albert: Unterhaltungs- und Trivilliteratur. In: Arnold, H. L. / Sinemus, V. (Hg.): Grundzüge der Literatur- und Sprachwissenschaft. Bd. 1: Literaturwissenschaft. München: dtv 4226, 1973, 7. Auflage 1983, S. 431–444.

Kreuzer 1967

Kreuzer, Helmut: Trivilliteratur als Forschungsproblem. In: Deutsche Vierteljahrsschrift für Literaturwissenschaft und Geistesgeschichte (DVJ), 41, 1967, S. 173–191.

Kunkel 1966

Kunkel, Klaus: Ein artiger James Bond. Jerry Cotton und der Bastei-Verlag. In: Der Monat, H. 208, 1966, S. 61–70.

Langenbucher 1971

Langenbucher, Wolfgang R.: Unterhaltung als Märchen und als Politik. Tendenzen der Masseliteratur nach 1945. In: Koebner, T. (Hg.): Tendenzen der deutschen Literatur seit 1945. Stuttgart: Kröner (Kröners Taschenausgabe Band 405), 1971, S. 322–347.

Melzer 1974

Melzer, Helmut: Analyse eines Western-Romanheftes. In: Ders.: Trivilliteratur 1. Analysen zur deutschen Sprache und Literatur. Hg. von Rupert Hirschenauer und Albrecht Weber. München: Oldenbourg Verlag, 1974, S. 67–84.

Neumann 1976

Neumann, Guenter: Der politische Gehalt von Groschenheften. Eine erziehungswissenschaftlich-politologische Analyse. Ratingen, Kastellaun, Düsseldorf: Henn, 1976.

Nusser 1973

Nusser, Peter: Romane für die Unterschicht. Groschenhefte und ihre Leser. Stuttgart: Metzlersche Verlagsbuchhandlung und C. E. Poeschel Verlag, 1973.

Nusser 1976

Nusser, Peter: Heftrromane. In: Ders. (Hg.): Massenpresse, Anzeigenwerbung, Heftrromane. Schülerarbeitsbuch (Deutsch in der Sekundarstufe 1). Stuttgart: Metzlersche Verlagsbuchhandlung, 1976, S. 21–27.

Nusser 1982

Nusser, Peter: Entwurf einer Theorie der Unterhaltungsliteratur. In: Sprache im technischen Zeitalter, H. 81, 1982, S. 28–58.

Nutz 1962

Nutz, Walter: Der Trivialroman. Seine Formen und seine Hersteller. Ein Beitrag zur Literatursoziologie. Köln, Opladen: Westdeutscher Verlag, 1962, (Kunst und Kommunikation, Band 4).

Panek 1988

Panek, Uwe: Hamlet on the road. Jan Bergraths Romandebüt „Hamlets Schottlandfahrt“. In: Stadt-Revue. Kölns Stadtilustrierte, H. 5, 1988, S. 131.

Piwitt 1964

Piwitt, Hermann Peter: Atavismus und Utopie des „ganzen“ Menschen. In: Schmidt-Henkel, G., u. a. (Hg.): Trivilliteratur. Aufsätze. Berlin: Literarisches Colloquium, 1964, S. 23–30.

Rössner 198

Rössner, Michael: Auf der Suche nach dem verlorenen Paradies. Zum mythischen Bewußtsein in der Literatur des 20. Jahrhundert. Frankfurt/Main: athenäum, 1988.

Schemme 1975

Schemme, Wolfgang: Trivilliteratur und literarische Wertung. Einführung in Methoden und Ergebnisse der Forschung aus didaktischer Sicht. Stuttgart: Klett, 1975.

Schemme 1983

Schemme, Wolfgang: Aktionsfeld Horror-Heftroman. Ergebnisse einer Leserbrief-Analyse. In: *Wirkendes Wort*, 5/1983, S. 309–326.

Schmidtke 1991

Schmidtke, Werner G.: Noch einmal im ‚fremden Revier‘. Nachtrag zum Bericht in Nr. 60/61 des Magazins. In: *Magazin für Abenteuer-, Reise- und Unterhaltungsliteratur*, Nr. 72, IV. Quartal 1991. S. 35–39.

Seeßlen/Kling 1973

Seeßlen, Georg / Kling, Bernd: *Romantik & Gewalt. Ein Lexikon der Unterhaltungsindustrie*. Bd. 1. München: Manz, 1973.

Ueding 1973

Ueding, Gert: *Glanzvolles Elend. Versuch über Kitsch und Kolportage*. Frankfurt/Main: Suhrkamp, 1973, (edition suhrkamp 622).

Ueding 1979

Ueding, Gert: Tendenzen der modernen Trivilliteratur. In: Hermand, J. (Hg.): *Literatur nach 1945. II. (Neues Handbuch der Literaturwissenschaft, Bd. 22)*. Wiesbaden: Athenaion, 1979, S. 69–98.

Watzlawick 1982⁹

Watzlawick, Paul: *Wie wirklich ist die Wirklichkeit? Wahn. Täuschung. Verstehen*. München: Piper, 1976, Neuausgabe 1978, 9. Auflage 1982.

Weber 1975

Weber, Dietrich: *Theorie der analytischen Erzählung*. München: Beck, 1975.

Wernsing/Wucherpfennig 1976

Wernsing, Armin Volkmar / Wucherpfennig, Wolf: *Die „Groschenhefte“: Individualität als Ware*. Wiesbaden: Athenaion, 1976.

Ziermann 1983

Ziermann, Klaus: *Zwischen Bauer-Konzern und Bastei-Verlag. Die Groschenheftproduktion im Konkurrenzkampf zweier Monopolunternehmen*. In: Ders.: *Vom Bildschirm bis zum Groschenheft. Der Literaturbetrieb der BRD. Machtstrukturen und Widersprüche*. Berlin: Dietz, 1983, S. 95–113.

Zimmermann 1979

Zimmermann, Hans Dieter: *Schema – Literatur. Ästhetische Norm und literarisches System*. Stuttgart, Berlin, Köln, Mainz: Kohlhammer, 1979, (Urban Taschenbücher, Bd. 299).