

QUELLE 6



ZUM INHALT:

Menschen waren schon immer auf die Nutzung von Technik angewiesen, aber seit dem 19. Jahrhundert leben wir in einer »verdichteten« technischen Kultur. Was dies für eine moderne Technikgeschichte bedeutet, erläutert Martina Heßler anhand der Bereiche Produktion, Haushalt, Mobilität und Kommunikation, Menschenbild sowie Unfälle und deren Folgen. Dabei schildert sie, wie sich Praktiken und Wahrnehmungen – vor allem in Bezug auf Raum und Zeit – und das menschliche Selbstverständnis im Kontext von Technologien wandelten. Sie liefert damit eine umfassende Einführung in Zugänge und Gegenstand der Technikgeschichte. Darüber hinaus begründet sie eine Kulturgeschichte der Technik, die auch zukünftige Entwicklungen in den Blick nimmt.

ZUR AUTORIN:

Martina Heßler ist Professorin für Neuere Sozial-, Wirtschafts- und Technikgeschichte an der Helmut-Schmidt-Universität Hamburg.

QUELLE 6 ZU:

Martina Heßler

**Kulturgeschichte der Technik
Historische Einführungen**

Band: 13

Herausgegeben von Frank Bösch,
Angelika Epple, Andreas Gestrich,
Inge Marszolek, Barbara Potthast,
Susanne Rau, Hedwig Röckelein,
Gerd Schwerhoff und Beate Wagner-
Hasel

2012, 217 Seiten

Euro 16,90 / SFR 25,90

ISBN 9-783-593-39740-5

campus

Frankfurt · New York

Quelle Nr. 6

Zu S. 111 im Buch

Widerstand gegen neue Technologien ist ein typisches Phänomen, das sich historisch immer wieder beobachten lässt, eigentlich geradezu den Normalfall darstellt. Selten werden neue Technologien konfliktfrei eingeführt. Dies gilt auch für das Automobil. Das Auto war in seiner Frühzeit Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts ein Sport-, Abenteuer- und Freizeitgerät, das sich nur wenige Wohlhabende leisten konnten.

Die Quelle, ein Artikel in einer Automobilzeitschrift, befasst sich mit dem Protest und dem Widerstand gegen das Auto. Es ist ein für diese Zeit typischer Artikel. Aus der Perspektive der frühen Automobilisten geschrieben, empört er sich über die unerfreulichen Erfahrungen, die die Autofahrer auf ihren Touren machen. Von »Rohheit« und »Flegeleien«, denen sie ausgesetzt seien, ist die Rede. Zudem wird deutlich, wie selbstverständlich die Automobilisten davon ausgingen, dass sich die »traditionellen« Verkehrsteilnehmer nun den neuen, »modernen« Verkehrsteilnehmern in ihrem Verhalten anpassen müssten.

Henry Pape-Sperber, »Automobil und Publikum«, in: *Automobil-Welt*, III. Jahrgang, Nr. 42, 21, Oktober 1905, S. 1896ff.

Automobil-Welt

Bezugspreis

in Deutschland halbjährl. (Jan. bis Juni, Juli bis Dez.) 3 M. Abonnements durch sämtliche Post Anstalten und Buchhandlungen. — Erscheint jeden Sonnabend.

Illustrierte Zeitschrift

für die

Gesamtinteressen des Automobilwesens

Linden-Str. 16/17 • BERLIN SW. • Fernspr. IV, 2555

Telegramm Adresse: Automobilwelt, Berlin, Lindenstr.

Anzeigen

Zeile von 1 mm Höhe, 40 mm Breite 30 Pf. Rabatt nach Preisliste. • Stellengesuche, An- und Verkäufe bis 15 Worte 1 M., jedes weitere Wort 5 Pf. Betrag ist der Bestellung beizufügen.

Nachdruck sämtlicher Artikel mit Quellenangabe und unter Nennung des Verfassers gestattet, falls nicht ausdrücklich verboten.

Bezugspreis durch ausländische Postämter oder Buchhandlungen, halbjährlich einschliesslich Bestellgeld: *Belgien*: 4 Fr. 37 Cts.; *Dänemark*: 3 Kr. 23 Oere; *Italien*: 5 Fr. 36 Cts.; *Niederlande*: 2 Fl. 25 Cts.; *Oesterreich*: 4 K. 57 h; *Ungarn*: 5 K. 72 h; *Russland*: in den Hauptstädten 1 Rubel 81 Kop., in anderen Städten 2 Rubel 41 Kop.; *Schweden*: 3 Kr. 54 Oere; *Schweiz*: 4 Fr. 35 Cts.

Bei direkter Zusendung tritt zum halbjährlichen Bezugspreis (M. 3,00) noch das Porto hinzu; für Deutschland u. Oesterr.-Ung. M. 2,60, fürs Ausland M. 3,90.

No. 42.

21. Oktober 1905.

III. Jahrgang.

Automobil und Publikum

Die frohe Zeit der Autofahrten nähert sich ihrem Ende. Die Herbstsürme durchbrausen jetzt die Lande und singen der Natur und auch dem Sport für dieses Jahr das Sterbelied. Regenschauer begleiten die Windsbraut, die auf mächtigen Schwingen umhertost und um die Ecken fährt, dass mancher Wanderer Mühe hat, sich auf den Beinen zu halten. Da bleibt jeder, der es nicht nötig hat, mit Vergnügen zu Hause und studiert im warmen Zimmer die Neuerungen, die die Erfahrungen des Sommers gebracht haben. Die aufgeweichten Landstrassen gehören wieder für eine Reihe von Monaten den ländlichen Kutschfuhrwerken, bis die alles besiegende Frühlingssonne auch den Automobilisten aufs neue in die neu erwachende Natur hinauslockt.

Die jetzt beginnende stille Zeit kann man nicht besser einleiten als mit einem Rückblick auf Erlebnisse im Sommer, der zu einer Besserung der Verhältnisse im nächsten Jahre beitragen möge. Unter den Erlebnissen, die jeder Automobilist ohne Zweifel gehabt hat, zählen die Erfahrungen im Verkehr mit dem Publikum wohl nicht zu den erfreulichen. Deshalb will ich in Nachfolgendem den Versuch machen, die in der Nordmark gemachten Erfahrungen kurz wiederzugeben und dabei auf Mittel und Wege zur Abhilfe hinzuweisen.

Die von mir eingehend besprochene Zuverlässigkeitsfahrt des Norddeutschen Automobil Clubs von Hamburg nach Schwerin führte die grosse Klasse durch einen Teil Holsteins und Mecklenburgs, durch Städte und Dörfer, so dass man dort genügend Erfahrungen sammeln konnte. Dabei lernte man wieder die für die Städte beschämende Tatsache kennen, dass die grossstädtische Jugend, zu der ich auch die sogenannten Halbstarke rechnet, die ländliche Jugend an Roheit und Frechheit weit übertrifft. Auf den von mir befahrenen Strecken fand man in den Dörfern und Flecken bei der Bevölkerung überall freundliches Entgegenkommen. Die Lokalpresse hatte die Zuverlässigkeitsfahrt angekündigt, und Gross und Klein beeilte sich, den in langsamer Fahrt die Strassen durchfahrenden Fahrern den richtigen Weg zu zeigen und ihnen glückliche Fahrt zu wünschen. Mancher Blumenstrauß, von zarter Hand geworfen, fand seinen Weg in die Wagen, deren Insassen infolge der Vermummung alles andere denn für Mädchenaugen begehrt aussahen. Dies schadete jedoch nichts, die Fahrer und ihre Begleiter besaßen die Sympathien der Bevölkerung, die sie nicht zum wenigsten den das Land oft im Kraftwagen durchfahrenden höchsten Herrschaften, dem Grossherzog Friedrich Franz IV. und dem Prinzen Heinrich von Preussen zu verdanken haben. Wie für alle Gebiete des öffentlichen Lebens, so hat auch für den Kraftwagensport das nachahmenswerte fürstliche Beispiel allen Anhängern des Sports Vorteile in Hülle und Fülle gebracht. Auf der Landstrasse hegte man wohl manchmal weniger freundliche Gefühle für die ländliche Bevölkerung, als in den Dorfstrassen, jedoch musste man bei ruhiger Betrachtung zugeben, dass das beklagte geringe Entgegenkommen von den Leuten mehr auf Unverständnis als auf Böswilligkeit beruhte. Die grosse Mehrzahl der ihre Kutschwagen führenden Bauern ist so schwer von Begriffen, dass der Kraftwagen sie schon passiert hat, ehe sie die aus weiter Ferne abgegebenen Warnungssignale verstanden haben. Der nordische Bauer „döst“ gern. Er weiss, dass er sich auf seine Pferde verlassen kann, dass diese Vierfüssler ihn sicher nach dem Stall bringen. So war es seit Ollims Zeiten. Das durch die stetig aufblühende Kraftwagenindustrie veränderte Leben

auf der Landstrasse hat er noch nicht völlig begriffen. Deshalb muss hier die Lokalpresse ganz besonders aufklärend wirken. Es muss den Leuten klar gemacht werden, dass es heute nicht mehr angängig ist, mit herabhängenden Zügeln zu fahren, dass heute jeder Fuhrmann die Pflicht hat, auf offener Landstrasse seine Pferde stets in der Gewalt zu haben, da sich der moderne Verkehr nicht durch bäuerliche Nachlässigkeit aufhalten lassen kann. Die Lokalpresse muss ferner stetig darauf hinweisen, dass es eine völlig verkehrte Ansicht ist, dass der Automobilist alle Unfälle herbeiführe. Es gibt bekanntlich wohl keinen Menschen, der eifriger bemüht ist, Unfälle zu vermeiden, als gerade der Kraftwagenfahrer; denn er verliert dabei ja am meisten. Nicht nur, dass ein Zusammenstoss ihm das Leben oder zum mindesten die Gesundheit kosten kann, er riskiert auf jeden Fall einen erheblichen pekuniären Verlust, da eine Beschädigung des Automobils ungleich höhere Kosten verursacht als eine Beschädigung eines gewöhnlichen Fuhrwerks. Deshalb lässt es kein Automobilist an den nötigen Warnungssignalen fehlen. Er kann aber mit Fug und Recht verlangen, dass diese Signale beachtet werden. In diesem Glauben fährt er seine Bahn und macht dann häufig im letzten Augenblick die unangenehme Entdeckung, dass der zu überholende oder entgegenkommende Fuhrmann zu spät der Aufforderung, Platz zu machen, nachkommt. In der Ueberstürzung lenkt der Knecht dann noch oft nach der falschen Seite und der Zusammenstoss ist unvermeidlich. Eine Beherzigung der Aufforderung, beim ersten Ertönen des Signalhorns oder der Huppe sofort die rechte Strassenseite einzunehmen, dürfte solche Unfälle für die Zukunft unmöglich machen. Auch soll man nicht vergessen, nervöse Pferde rechtzeitig beim Kopf zu nehmen und dem Automobilisten durch Zeichen von dem Zustand des Tieres Kenntnis zu geben. Eine langsame Vorbeifahrt wird die Tiere, wenn man sie richtig hält, niemals scheu machen.

Viel gefährlicher als die erwähnte Nachlässigkeit der ländlichen Fuhrleute ist die Böswilligkeit der städtischen Jugend. Davon bekam man auf der Fahrt durch die Hamburg vorgelagerten Orte Bergedorf und Schiffbeck den richtigen Begriff. Die Strassenbengel und halbstarke Lummel stellten sich den Wagen direkt in den Weg, um die Fahrt erst im letzten Augenblick frei zu geben und die Automobilisten mit Steinen und Kastanien zu bombardieren. Gegen solche Flegeleien und Roheiten hilft nur das Gericht. Vor Selbstjustiz möchte ich dringend abraten, da man dabei leicht den Kürzeren ziehen könnte, und das alte Sprichwort: „Wer Pech anfässt, besudelt sich“, noch immer Geltung hat. Ich halte es mit dem seligen römischen Dichter, der an einer Stelle sagt: *«Odi profanum vulgus et arceo»*. Wenn es irgend möglich ist, soll man im Interesse der Allgemeinheit versuchen, die Uebeltäter durch die Polizei festnehmen zu lassen und stets Strafantrag stellen. Wenn die Gerichte uns dann durch einige drakonische Urteile helfen, wird der „Sport“, die Kraftwagen als vogelfreie Fahrzeuge zu behandeln, wohl bald aufhören. Ohne Zweifel ist sehr oft der § 223a des Str. G. B. anwendbar, der eine Körperverletzung begangen mit einer das Leben gefährdenden Behandlung mit Gefängnisstrafe nicht unter 2 Monate ahndet. Denn das Leben der Automobilisten wie der Strassengänger wird durch den geschilderten „Sport“ ohne weiteres gefährdet. Trifft ein Wurf den Führer, dann fasst er unwillkürlich nach der getroffenen Stelle; der Wagen schiesst aus dem Steuer

und bringt dadurch die Insassen sowie die Strassengänger in Lebensgefahr. Auch das Versperren des Weges ist überaus lebensgefährlich. Der Führer beachtet schliesslich die Burschen nicht mehr, da er weiss, dass sie zur rechten Zeit den Weg frei geben. Geschieht dies dann durch einen Zufall zu spät, so fährt er entweder den Unvorsichtigen über oder bringt durch Bremsen und zur Seite steuern sich und die Strassengänger in Gefahr. Einige Regierungspräsidenten haben deshalb in der letzten Zeit Veranlassung genommen, öffentlich auf die Gefahr hinzuweisen, in die jeder sich begibt, der den Weg eines Kraftwagens mutwillig kreuzt. Eine eindringliche Warnung seitens der Lokalpresse und der Schüler in allen Orten ist

deshalb eine Forderung, die man nicht oft genug aufstellen kann.

Die oben auf Holstein und Mecklenburg bezogenen Mitteilungen haben sicher auch für alle anderen Teile des Reiches Bezug, weshalb wir sie im Interesse der Allgemeinheit an dieser Stelle der Öffentlichkeit übergeben. Arbeite jeder Automobilist an seinem Teile dazu mit, dass das Publikum über den Kraftwagenverkehr und seine Gefahren aufgeklärt werde, dann wird ohne Zweifel die heute noch vielfach bestehende Antipathie gegen unseren Sport genau so schwinden, wie die Feindschaft gegen die Radfahrer der Vergangenheit angehört. Dazu beizutragen ist eine ebenso dankbare wie erfreuliche Aufgabe. *Henry Pape-Sperber*