

Oben drüber

Neue Erfahrungen mit den Alpen in der Frühzeit des Automobils*

Martin Scharfe

Seit das Auto zum Massenverkehrsmittel geworden ist – also seit den sechziger Jahren und kaum vorher! –, wird kein Alpengipfel mehr bezwungen ohne Auto, kraß und paradox gesagt, keine Wand mehr angestiegen ohne Auto. Auch Bergsport, so las man's kürzlich im Mitteilungsheft des Deutschen Alpenvereins, ist Motorsport¹. Noch ist das Thema "Bergsteigen und Verkehr" im Alpenverein weithin nur ein Thema der Naturschutzreferenten des Alpenvereins und ihrer Arbeitskreise², während das Problem einer drohenden globalen Klimaveränderung längst öffentlich diskutiert wird und die Alpenstaaten Österreich und Schweiz mit Nachfahrverbot, Gotthard-Basistunnel und dem Programm "Bahn 2000" die Notbremse zu ziehen versuchen und hoffen, daß sie hält. Aber der Schutz der Alpenregionen beginnt nicht an den Staatsgrenzen, nicht erst am Fuß der Berge, sondern weit draußen im Flachland, rundum in Europa, wo *unser* alltäglicher exzessiver Motorsport stattfindet³. Es gäbe also viel zu diskutieren und noch mehr zu tun. Mein Beitrag – heute – zu solcher Diskussion ist klein und indirekter Natur, glaubt idealistisch an den Nutzen von Versachlichung und Aufklärung, hält sich an Armanskis Aperçu: Das Elend der Autogesellschaft könne nur begreifen, wer die Besoffenheit kenne, die das Auto erzeuge⁴. Ich nehme also ein Mißverständnis in Kauf, wenn ich mir heute die Aufgabe gesetzt habe, die Faszination verstehen zu wollen, die das frühe Automobil ausgeübt hat – speziell bei der Überfahrung der Alpen –, und wenn ich den zweiten Teil der Aufgabe gewissermaßen aus didaktischen Gründen verschweige, nämlich die Frage: Gelten die Erfahrungen auch heute noch, und müssen sie nicht in ein neues Gerüst veränderter

* Eine etwas gekürzte Fassung dieses Textes lag einem Vortrag zugrunde, den der Autor am 27. März 1992 in Brixen gehalten hat.

1 Vgl. Wer rettet den Tiroler Lech? Bericht über die Naturschutzreferententagung vom 9.-11. 11. 1990, in: Mitteilungen des Deutschen Alpenvereins 43 (1991), Nr. 2, S. 81-86.

2 Vgl. ebd. – Als schönes Gegenbeispiel aber ebd. 43 (1991), Nr. 4, S. 227-244.

3 Vgl. dazu z.B. die Satzung der Sektion Marburg/Lahn des Deutschen Alpenvereins (DAV) e.V. Entwurf 1992.

4 Vgl. Gerhard ARMANSKI, Autokultur, in: Kommune. Forum für Politik, Ökonomie, Kultur 4 (1986), Nr. 5, S. 6-8; hier S. 7.

Maßstäbe eingepaßt werden? Es soll sich also niemand wundern, wenn sich mein Vortrag am Ende scheinbar unvermittelt verdüstert: Die dunklen Wolken gehören logisch zu der heiteren Erfahrungsstimmung des frühen Automobils – und nicht nur des frühen. Es macht methodisch durchaus Sinn, die Faszination zuzulassen, um sie verstehen zu können, Wege zu ihrer Brechung zu suchen, bevor man die Verführung beklagt. Wo freilich läßt sich die Faszination besser studieren als in jener Frühzeit, da das so revolutionär neue Verkehrsmittel noch in aller Unschuld daherzurollen schien? “Oben drüber” formulierte ich mein Thema, einen Hauptaspekt betonend, und fügte als Untertitel hinzu: “Neue Erfahrungen mit den Alpen in der Frühzeit des Automobils” – Erfahrungen also gemeint im Wortsinne, Erfahrungen der Alpen mit Hilfe des frühen Automobils, Gipfelstürmerei motorisiert, Alpin-Automobilismus oder Auto-Alpinismus als neue Errungenschaft, die von der Kulturgeschichte bis heute nicht zur Kenntnis genommen und bewertet ist, das Alltäglichsche ist unerforscht.

Aber solches Defizit ist möglicherweise gar nicht verwunderlich. Denn erstens bedeuten die kleinen Entdeckerfreuden des Kulturhistorikers, seine kleinen Sensationen, zugleich doch auch Entdeckungsreisen in unsere eigene Seele, die wir vielleicht gar nicht machen möchten⁵. Und zweitens haben sich die historischen Erfahrungen und Veränderungen in der Gewöhnung verschliffen und verwischt, nur mit Mühe sind die einzelnen Schritte und Stufen noch zu rekonstruieren. Eugen Diesel in seiner “Philosophie am Steuer” notiert, als er 1950, 1951 wieder einmal auf die Höhe des Grimsel kommt, unser “alpines Empfinden” habe sich in den letzten Jahrzehnten unmerklich verändert⁶. “Wir haben die Alpen unter uns gebracht, sie stehen nicht mehr trutzig für sich”, so schreibt er; die “Überwältigung” hat sich “gemildert”, die Berge erscheinen “nicht mehr so riesengroß”, die Gefühle haben sich “umgelagert”⁸. In solchen kultur- und seelengeschichtlichen Verschleifungsprozessen liegen die Schwierigkeiten einer Annäherung ans frühe Automobilfahren und seine Gefühle begründet; wir wissen nicht, ob wir diese Erfahrungen banal oder verrückt nennen sollen, sie sind uns zu nah oder zu fern.

5 “Geheimgeschichte der Wünsche” heißt es im Klappentext des von Alfred LORENZER herausgegebenen Bandes: Kultur-Analysen (= Psychoanalytische Studien zur Kultur, I), Frankfurt/M. 1986. Gefordert wäre hier also historisch-“tiefenhermeneutische Kulturanalyse” im Lorenzerschen Sinne.

6 Eugen DIESEL, Philosophie am Steuer, Stuttgart 1952, S. 224f.

7 Ebd. S. 227.

Frühe Alpenüberquerungen mit dem Automobil

Dabei ist alles gar nicht so lange her. Im Sommer 1900 fuhr der Frankfurter Kaufmann und spätere Präsident des Frankfurter Automobilklubs Eduard Engler am Steuer seines 5PS-Benz über das Stilsfer Joch nach Italien⁹; ich glaube nicht, daß er der erste Automobilist war, die die Alpen überquerte, ganz sicher aber war er einer der allerersten – die Kulturgeschichte hat über solche Ereignisse nicht Buch geführt, die einzelnen Daten sind nur mühsam zu rekonstruieren, auch überschlagen sich natürlich die neuen technischen Erfolge. Ein technischer *und* publizistischer Erfolg jedenfalls ist in Erinnerung geblieben (wenigstens durch seinen denkwürdigen Titel): des Schriftstellers Otto Julius Bierbaum Buch "Eine empfindsame Reise im Automobil, von Berlin nach Sorrent und zurück an den Rhein in Briefen an Freunde geschildert. Mit vierzig Abbildungen", erschienen 1903¹⁰, ich will auf ihn zurückkommen. 1905 fährt die Familie Diesel von Deutschland aus übers Alpengebirge nach Italien, vom Sohn des Dieselmotorenerfinders haben wir den literarisch anspruchsvollen Bericht¹¹, und 1907 läßt der sächsische Fabrikdirektor und Doktor der Philosophie Karl Dieterich seinen Werbe- und Propaganda-Vortrag "Eine Alpenreise im Automobil" drucken¹². Nochmals drei Jahre später, 1910, erscheinen die "Tagebuchskizzen durch Österreich, Italien, Frankreich und die Schweiz" des österreichischen Ingenieurs Adolf Schmal als – wie es im Untertitel heißt – "Reiseschilderung mit 59 Abbildungen" nach Fotografien¹³. Schon vor Beginn des Ersten Weltkriegs also, der ja als erste Hauptprüfung und Hauptbeförderung des Automobils gesehen werden muß, sind die wichtigsten Erfahrungen gesammelt zum Problem, ob und wie der Mensch das europäische Hauptgebirge mit Hilfe des Automobils bezwingen kann, und es wird früh Bilanz gezogen: Im Jahre 1911 gibt es die erste enzyklopädische Verarbeitung der Erfahrungen, ein erstes Kompendium des Wissens und Könnens auf dem Gebiete des alpinen Automobilismus: des Engländers Charles L. Freeston Buch "Die Hochstraßen der Alpen. Ein Automobilführer zum Befahren

8 Ebd. S. 226. Vgl. auch die Bemerkungen ebd. S. 207 über die Axenstrasse, die nun "nicht mehr das alte panoramatische Paradenstück" ist und ihre "extravagante Stelle" verloren hat.

9 Vgl. Eduard ENGLER, 100 000 Kilometer am Steuer des Automobils. Erlebnisse und Erfahrungen auf allen Gebieten des Automobilismus, Berlin, München o. J. (1907).

10 In Berlin.

11 Vgl. Eugen DIESEL, Autoreise 1905, Leipzig 1941.

12 Karl DIETERICH, Der Kraftwagen als Verkehrsmittel. Seine Bedeutung als solches; Fahren im Winter; behördliche Kontrolle, gesetzliche Bestimmungen und Geschwindigkeitsmesserfrage; das Reisen im Kraftwagen, Leipzig 1907 (= Küster's Autotechnische Bibliothek, 3). Der Vortrag im Anhang S. 112-155 mit Abbildungen nach Photographien.

13 Wien 1910; Schmal schreibt unter dem Pseudonym Filius.

von über einhundert Gebirgspässen”¹⁴ – ein Buch übrigens, das erst durch den zweibändigen Klassiker Kurt Mairs von 1930, “Die Hochstraßen der Alpen”, überholt wurde, der in späten Auflagen bis in unsere Tage herein Gültigkeit behielt¹⁵. So könnte man noch lange bibliographieren, und es wäre nicht das Langweiligste, weil die Buchtitel und die Erscheinungsjahrdaten kulturgeschichtliche Entwicklungen aufscheinen lassen. Aber es geht mir heute nicht um Entwicklungen, die geduldig nachzuzeichnen wären; ich will vielmehr gerafft und zusammengepreßt drei neue Erfahrungskomplexe aus den drei ersten Jahrzehnten unseres Jahrhunderts skizzieren – Erfahrungen mit den Alpen, die in ihrer Art ganz neu sind, die es vorher so nicht gegeben hat, Erfahrungen, die sich nun wirklich und allein dem neuen Automobil verdanken. Den ersten Komplex nenne ich: Oben drüber, neuer Sieg über die Natur und ihre Sperrigkeit; die zweite große Erfahrung heiße: die neue An- und Aussicht, der neue Blick; und als dritten Punkt will ich in gebotener Kürze vorstellen: neue Ängste, welche die neuen Siege begleiten. Zum Verständnis brauche ich freilich einen längeren Exkurs.

Das neue und das alte Automobil

Vielleicht ist es sinnvoll, noch einmal eine prinzipielle Paradoxie einer Sozial- und Kulturgeschichte des Autos in Erinnerung zu rufen: Zum Massenverkehrsmittel wird das Auto erst seit den sechziger Jahren, 1955 überschreitet der Individualverkehr zum ersten Mal die 50%-Marke, während die “Personenkilometer”-Leistung des öffentlichen Verkehrs, wie das bei den Fachleuten heißt, unter diese Marke absackt. Das ist von den Verkehrsgeographen alles gut recherchiert¹⁶, es ist auch weithin bekannt, wenn auch kaum im klaren Bewußtsein. Erst vor etwa dreißig Jahren hat die schärfste Veränderung unserer allgemeinen Lebensverhältnisse begonnen, die in unserem Jahrhundert stattgefunden hat: unsere exzessive tägliche Pendelei zur Arbeit abseits der Eisenbahnlinien, unser Wohnen in Trabantenstädten und in abgelegenen Siedlungen und auf Dörfern, die Städte als Parkhäuser der Region¹⁷, die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs in Einkaufszentren neben Autobahnabfahrten – die zurückgelegten We-

14 2. Aufl. Autorisierte deutsche Ausgabe von St. BLOCH, Berlin 1911.

15 2 Bände, Berlin 1930. Die 4., unveränderte Auflage erschien unter dem veränderten Titel “Die Alpen-Pässe” 1938. Die erste nun völlig überarbeitete Nachkriegsausgabe, wieder als “Die Hochstraßen der Alpen”, kam 1957 in Braunschweig heraus; die 9. Auflage erschien 1965.

16 Vgl. die kenntnis- und aufschlußreiche Studie von Peter BORSCHIED, Auto und Massenmobilität, in: Hans POHL (Hg.), Die Einflüsse der Motorisierung auf das Verkehrswesen von 1866 bis 1986, Stuttgart 1988, S. 117-141.

17 Diese Formulierung ebd. S. 124.

ge, man hat das genau ausgerechnet, sind seither kolossal gestiegen, und steigen immer noch! –; aber diese fast unbemerkt vollzogene Revolution unseres Alltagslebens geht ja tiefer: Das Management des täglichen Lebens ist betroffen auch mit Arzt- und Behörden- und Frisörbesuchen und mit der Versorgung der Kinder in allen möglichen Belangen; und vor allem haben sich, wer wüßte das nicht, unsere Freizeitgewohnheiten geändert abends und am Wochenende und im Urlaub, die Geschichte des Alpinismus ist neu zu schreiben im Hinblick auf den Massenautomobilismus.

Also: Diese Revolution der Alltagsverhältnisse ist nicht denkbar ohne das Auto. Daß aber das Auto *an sich* allein nicht Urheber ist – und dies nenne ich die prinzipielle Paradoxie einer Sozial- und Kulturgeschichte des Autos –, sieht man daran, daß es ein einigermaßen funktionstüchtiges Automobil schon seit – sagen wir: – etwa 80, 90 Jahren gibt und nicht erst seit 30 Jahren, jedenfalls schon in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg; und diesem noch ganz embryonalen Fahrzeug gelingen schon erstaunliche Erfolge, obwohl es noch allerhand technische Probleme hat, so daß man es ohne gewiefte Spezialtechniker, die Chauffeure, kaum fahren kann: Das Kraftübertragungs- und Getriebesystem hat gewaltige Tücken (ich werde das noch konkretisieren), die Zündung, die Schmierung und die Pumpen ebenfalls, noch mehr Probleme macht die Kühlung, die Bremsen sind für heutige Verhältnisse abenteuerlich, bis in die zwanziger Jahre müssen es die chemisch funktionierenden Acetylenlampen tun, anfangs gehen die Pneus, die ja notwendig sind, damit das Vehikel nicht auseinandergerüttelt wird (ohne Luftreifen kein Auto!), alle paar Kilometer kaputt und müssen auf Räder montiert werden, die weder abnehmbar sind noch mit Wechselfelgen versehen. Aber es wäre ganz falsch, die Behinderung nur in diesen technischen Kinderproblemen des technischen Ensembles Automobil¹⁸ zu sehen – genauso wichtig sind die unbefestigten Straßen, die sich bei Regen in Rutschbahnen verwandeln und bei Trockenheit wegen der saugenden, greifenden Antriebsräder (beides ist ja ganz neu auf der Straße) einen Staub entwickeln, in dem alles zu ersticken droht. Aber auch das sind technische Probleme, die lösbar sind und gelöst werden – vollkommen freilich auch erst nach dem Zweiten Weltkrieg. Doch was nützt eine Straße, auf der man den Weg nicht findet? Anfangs ist es wirklich so: Man erkennt oft nicht, ob man sich auf einer Hauptstraße befindet, es gibt kaum Wegzeiger, die den neuen Bedürfnissen entsprechen und übers

18 Von maschinellm Ensemble, das Lokomotive, Zug, Geleise, Trasse und Signalsystem etc. umfaßt, spricht im Hinblick auf die Eisenbahn Wolfgang SCHIVELBUSCH in seiner Pilotarbeit: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, München, Wien 1977.

nächste Dorf hinausweisen, die Fahrer verirren sich auf den Straßen. Unnötig anzufügen, daß man unterwegs keine Ersatzteillager und keine Reparaturwerkstätten findet und keine Zapfstellen, Sprit wird in der Apotheke gekauft.

Das Automobil ist nicht nur ein technisches, sondern auch ein gesellschaftlich-kulturelles Ensemble

Aber auch das sind technisch-organisatorische (und sicher auch ökonomische) Probleme, die sich bald lösen. Was wirklich tief ins gesellschaftliche System eingreift, ist das absolut neue Problem der Gefährdung durch einen neuen Störenfried im seit Jahrhunderten, ja Jahrtausenden existierenden Wesen des Straßenverkehrs: Wie ist man bei Unfällen versichert? Wer haftet? Wie soll dieser neue Verkehr geregelt und überwacht werden? So kommt es denn, daß das Rechts- und Gesetzeswesen in wichtigen Teilen ganz neu umgestaltet, ja erfunden werden muß: Vor allem die Regelung der Haftpflichtfrage ist zu erwähnen, nicht zuletzt aber auch die Geschwindigkeitsmesserfrage. Es gibt vor dem Ersten Weltkrieg noch keinen funktionierenden Geschwindigkeitsmesser, die Menschen, die sich durchs Automobil bedroht und gefährdet wissen, schätzen die Geschwindigkeiten anfangs durch die Bank viel zu hoch, die Polizisten hocken mit der Stoppuhr in Büschen und Wirtshäusern und mühen sich mit Dreisatzrechnungen ab, unter der Bevölkerung ist – verständlich – viel Aversion. Man muß einen dieser frühen Berichte über einen Unfall auf einer Landstraße gelesen haben, damit man dies alles ermessen kann: Hinzuziehung der Gendarmen und Bürgermeister, Briefwechsel mit der Fabrik, Gerichtsverhandlungen endlos, Abtransport des Automobils durch Ochsen (was für den Automobilisten besonders demütigend ist) zur nächsten Bahnstation – es gibt noch keine richtigen Lastwagen, und die Pferde sind zu sensibel für solchen Transport. Überhaupt ist die Gewöhnung von Tier und Mensch ans Automobil der – wenn wir von der Eisenbahn des 19. Jahrhunderts absehen, die aber auf begrenzte Trassen fixiert bleibt – am tiefsten gehende Eingriff in die uralte Verfassung der Lebewesen: Es gibt endlose Konflikte mit den Pferdekutschern, die nun buchstäblich an den Rand der Straße gedrängt werden, und rigoros, die ihnen seit je gehörte, und es gibt praktisch kein Pferd, das nicht scheut. Die Fußgänger erschrecken und laufen panisch in die falsche Richtung wie früher die Hühner und heute noch oft die Kinder, und überhaupt müssen die Menschen beschleunigte Reaktionen trainieren, bei Strafe der Verletzung. Nicht dies zuletzt hat viel zu tun mit der sogenannten Nervositätsfrage oder gar –krankheit, die genau in der Frühzeit des Automobils von Medizinerinnen und Psychologen entdeckt wird.

Dieser notgedrungen viel zu kurze, viel zu oberflächliche Exkurs zu den gesellschaftlich-organisatorischen, gesellschaftlich-juristischen, gesellschaftlich-kulturellen Rand- oder Grundbedingungen des Automobilwesens war notwendig, um zu zeigen, daß das Automobil viel mehr ist als ein technischer Apparat oder besser: ein technisches Ensemble aus geregelt aufeinander abgestimmten Elementen; es ist auch eine gesellschaftlich-kulturelle Veranstaltung. An der Zähmung der "Autowildlinge", wie die ihre neue Freiheit allzu exzessiv ausnützenden Autler anfangs genannt werden, läßt sich aufzeigen, wie mühsam der Prozeß ist, in dessen Verlauf das Automobil notdürftig "sozialverträglich" gemacht wird, angepaßt an das gesellschaftlich-kulturelle System, damit es von diesem akzeptiert werden kann. Um einen sozialen Kontrakt zu erreichen, schlucken Automobilisten und Autoindustrielobby Gesetze und Numerierung und Höchstgeschwindigkeit, Besteuerung und Versicherung und Auferlegung der Haftpflicht.

Frühe Siege über die Natur

Die Feststellung, daß das Auto nicht nur ein technisches, sondern auch ein gesellschaftlich-kulturelles Ensemble ist – also von Gesellschaft und Kultur geduldet und zugelassen, geformt und benützt, aber auch Gesellschaft und Kultur beeinflussend und verändernd –: diese Feststellung ist auch wichtig insofern, als sie erkennen läßt, daß die frühen Siege des Automobils über die Natur – und nicht nur über die Alpennatur – weithin rein technische Siege sind, sie führen durch unbehandelten Raum, wie Peter Borscheid sagt¹⁹, mithin auch durch ziemlich gesellschafts- und menschenleeren Raum. Zu den eindrucklichsten Passagen in des preußischen Infanterieoberleutnants Paul Koeppen Buch "Im Auto um die Welt"²⁰ – er fuhr im Jahre 1908 in sechs Monaten im wohl ersten Weltumrundungsrennen als Sieger von New York westwärts nach Paris – gehören die Schilderungen der Fahrt durch die sibirische Steppe, tagelang auf den Schwellen der Transsibirischen Eisenbahn. Und nicht minder abenteuerlich verlief die Reise des Kolonialoffiziers Paul Graetz, der 1907 bis 1909 fast zwei Jahre unterwegs war von Deutsch-Ost- nach Deutsch-Südwestafrika, durch Urwald und Sandwüste, und am Ende waren die einzelnen Teile des Automobils durchweg umgeschmiedet oder durch aus Deutschland herbeigeschaffte Ersatzteile ersetzt worden wie die Zylinder, die es bei der Durchfahung eines Flusses zerrissen hatte²¹. Da

19 Wie Anm. 16, hier S. 120.

20 Berlin 1908.

21 Vgl. Paul GRAETZ, Im Auto quer durch Afrika, 2. Aufl. Berlin 1927.

wird also allerlei geprobt und geprüft, bis der Erste Weltkrieg als bis dahin entsetzlichstes technisches Versuchslabor der Weltgeschichte alles bis dahin Gewesene in den Schatten stellt. Wie rasch sich die technischen Siege folgen, läßt sich gewissermaßen mit Stoppuhr und Metermaß messen und an den Durchschnittsgeschwindigkeiten der großen europäischen Überlandrennen ablesen: 1897 30 Stundenkilometer, 1899 50, 1901 80, 1903 90 Stundenkilometer²², und so ging's weiter: schon 1909 erreichte der "Blitzen-Benz"-Rennwagen bekanntlich Geschwindigkeiten von über 200!²³ Auch die Alpenfahrten mit dem Automobil sind solche Material- und Technikprüfungen; Karl Dieterich schreibt in seinem Büchlein von 1907, daß er auf seiner Alpenreise mit dem Thermometer "eingehende Untersuchungen über die Erhitzung der Gummibereifung" anstellt²⁴; und natürlich werden besonders Motorleistung, Kühlsystem, Übersetzung, Wendekreis und vor allem die Bremsen getestet.

Wenn also die Alpenreisen mit dem Automobil, bis zu einem gewissen Grad durchaus vergleichbar mit den abenteuerlichen Expeditionen, durch weithin unbehandelten Raum führen, vielfach auch jenseits aller Gesellschaft in großer Einsamkeit, so sind sie zunächst einmal technische Siege. Doch zugleich sind sie auch viel mehr als das: Sie bedeuten eine neue Dimension menschlichen Erlebens und menschlicher Erfahrung.

Geschwindigkeit, Wechsel der Reize

Zu den neuen Erfahrungen, die das Automobil bietet, gehört zuallererst natürlich die hohe Geschwindigkeit, das können wir gut nachfühlen, und die frühen Reiseberichte erwähnen diesen Punkt ausgiebig. "Wieder durcheilten wir die oberitalienische Tiefebene", notiert Adolf Schmal 1910, nachdem er das Gebirge überfahren hat, "auf den Flügeln des Windes, das heißt, auf geraden, schönen, breiten Straßen, die jeden Geschwindigkeitsexzeß gestatten. Wir mußten uns sputen, denn Susa, unser Tagesziel, war 200 Kilometer entfernt." "Ein nächtliches Gewitter hatte den Staub gebunden. Die Straße war der Entwicklung großer Schnelligkeit günstig, und wir genossen die schönste aller Automobilfreuden, eine schnelle Fahrt auf ebener, gerader

22 Vgl. die Tabelle bei SCHMIEDECKE, Die Verkehrsmittel im Kriege (1905), 2. Aufl. Berlin 1911, S. 306.

23 Vgl. Albrecht STROBEL, Automobilismus in Deutschland 1900-1914, in: Wolf-Dieter BURAK (Red.), Räder, Autos und Traktoren. Erfindungen aus Mannheim – Wegbereiter der mobilen Gesellschaft, Mannheim 1986, S. 48-67, hier S. 67.

24 Wie Anm. 12, S. 118.

25 (Adolf SCHMAL), wie Anm. 13, S. 37, 28.

Straße.”²⁵ An manchen Stellen der Berichte begegnen uns freilich die Ahnung und die Erfahrung, daß solche Schnelligkeit auch Störung bedeutet, Gewalt, Aggression. Otto Julius Bierbaum, der empfindsam im Laufwagen (wie er das Auto, das noch keinen festen Namen hat, nennt) – der im Laufwagen Reisende bringt das in ein schönes Bild: “Ein paarmal konnten wir uns”, schreibt er 1903, auch er hat gerade die Alpen überquert, “dank schnurgerader völlig unbelebter Straße, das Vergnügen voller Fahrt leisten, wie das Gewitter einherbrausend. Rechts und links flohen dann im wildesten Gallopp ganze Herden weidender Pferde ins Weite, und hinter uns erhob sich der Staub wie ein Wolkengebirge.”²⁶

Das ist also das eine – die Geschwindigkeit gleichsam als rauschhafte Erfahrung, Schnelligkeit aber auch als ein Mittel, in kurzer Zeit ganz unterschiedliche Reize zu genießen, was uns ja heute durchs Flugzeug vollends ganz alltäglich geworden ist. Aber am Anfang wird dieser rasche Wechsel der Reize und Erlebnisse stark bemerkt, Schmal ruft überwältigt aus, 1910: “Welch verschiedenartige Stimmung: Der Morgen im Hochgebirge, der Vormittag in der Felsenschlucht von Sarca und der Mittag unter südlicher Sonne am Gestade des Gardasees. Zauber des Automobils. – –”²⁷ Man sollte im übrigen die Sequenz nicht übersehen: Alpenhochgebirge, südliche Voralpen mit dem Abstieg nach Italien, Italien; Italien ist das Ziel der deutschen Alpenfahrer, die Alpen werden als ein Hindernis auf dem Wege dorthin überfahren, und das Hindernis wird immer kleiner – so darf es im Grunde nicht wundern, daß der Alpenautomobilismus als eigene Kulturleistung bisher weithin übersehen und übergangen worden ist.

Beweglichkeit, ungebundene Zirkulation

Aber Schnelligkeit hat auch die Eisenbahn? Dann zeichnet Beweglichkeit das Automobil aus – nicht nur die Unabhängigkeit von der starr an den Boden angeschmiedeten Schiene, sondern schon allein geradeaus die Elastizität, welche von der Energie des Explosionsmotors kommt, gepaart mit der Reibung der Gummireifen und der Flexibilität des gekuppelten Getriebes. Auf die Menschen, die nie etwas anderes als die zähe tierische Zugkraft gesehen hatten, wirkte das irritierend: “Das Automobil bewegt sich ruckartig”, beobachtet der russische Schriftsteller Ilja Ehrenburg. “Es hüpfte wie ein Känguruh. Bald bleibt es stehen, bald rast es los.”²⁸ Diese Beobachtung dürfen

26 Otto Julius BIERBAUM, wie Anm. 10, S. 251.

27 (Adolf SCHMAL), wie Anm. 13, S. 24. Die Gedankenstriche dürfen nicht überlesen werden.

28 Ilja EHRENBURG, Das Leben der Autos (geschrieben 1928–1935), in: DERS., Die Verschwörung der Gleichen. Historischer Roman. Das Leben der Autos. Chronik, Berlin 1976, S. 175–300, hier S. 184.

wir nicht mißverstehen: Sie soll nicht lächerlich machen, sie teilt vielmehr mit, wie das Automobil auf viele Menschen wirkte: Unberechenbar schien es, und war doch in Wirklichkeit das denkbar Berechenbarste. Känguruhhafte Beweglichkeit bedeutete: Losfahren aus dem Stand und – was den Menschen, die an Tiere gewöhnt waren, viel mehr auffiel: – Halten ganz plötzlich. Beschleunigen *und* bremsen können, fahren *und* halten können, vor allem auch vorwärts fahren und dann fast schlagartig rückwärts fahren können: Dieses Widerspiel der Bewegungen gab es bei tierischer Zugkraft nicht, auf den Straßen war es nur durch einige wenige Dampflokomobile in eingeschränktem Maße bekannt. Dazu gab es nun die Möglichkeit abrupter Richtungsänderung, die eins der Hauptargumente gegen die Eisenbahn werden sollte, die immerzu geradeaus den Schienen nach mußte – insgesamt also, als absolut Neues, eine ungeheure Beweglichkeit, welche zur Geschwindigkeit hinzukam.

Viel mehr als durch die Geschwindigkeit ist das Automobil also gekennzeichnet durch seine Beweglichkeit, sowohl räumlich durch Unabhängigkeit von einer Schienentrasse – es genügen die Weg- und Straßentrassen, die die Menschen seit Jahrhunderten benützen – als auch zeitlich: Es bedarf keiner Zeitregelung durch Fahrpläne wie im Falle der Eisenbahn (erst mit dem modernen Stau und der sogenannten intelligenten Staße wird auch das Auto wieder vom Fahrplan eingeholt). Und zur räumlichen und zeitlichen Beweglichkeit gehört die soziale Beweglichkeit: Das moderne Automobil ist das angemessene Fortbewegungsmittel des modernen nervösen Individuums. Und so sehen denn die Zeitgenossen der Jahrhundertwende vor allem die räumlich, zeitlich und sozial ungebundene, die unablässige Zirkulation der Individuen als Charakteristikum des Automobils²⁹. Schon die Eisenbahn, schreibt der Wiener Ethnologe und Kulturhistoriker Michael Haberlandt im Jahre 1900, habe “die Massen unendlich beweglicher gemacht”, sie habe “die großen Fernen verknüpft und die langen Linien bevölkert”. Doch nun sei “großartigste Steigerung der individuellen Beweglichkeit” hinzugekommen. Die “ungeheuren, zahllosen Maschen des collectivistischen Verkehres” würden ergänzt durch “die ungebundene Circulation der Individuen, welche die verödeten Zwischen- und Nebenstraßen beleben mit flüchtigen Schwärmen, die allerorten durcheinanderstreben, die weiten Maschen des Massenverkehres ausfüllend und überall Bewegung schaffend, wo

29 Vgl. dazu Martin SCHARFE, “Ungebundene Circulation der Individuen”. Aspekte des Automobilfahrens in der Frühzeit, in: Zeitschrift für Volkskunde 86 (1990), S. 216-243.

30 Haberlandt spricht vom – Fahrrad. Aber seine Analyse trifft genauso – oder besser! – das Auto. Michael HABERLANDT, Das Fahrrad, in: DERS., Cultur im Alltag. Gesammelte Aufsätze, Wien 1900, S. 126-132, hier S. 127f.

früher Ruhe und Festkleben war. Die Emancipation des Individuums von dem schwerfälligen Gemeinverkehr" sei ein "Culturfortschritt von unübersehbarer Tragweite"³⁰ – "von der Uncultur zur Cultur, von der Auster-nexistenz des Urmenschen zur Allbeweglichkeit der Gegenwart"³¹.

Klettern mit dem Automobil

Dieses Moment der ungebundenen Zirkulation und der Allbeweglichkeit greift der österreichische Ingenieur und Automobilkennerprüfungs-kommissär Karl Blau auf, der 1907 von der "gewaltigen kulturellen Bedeutung des Automobils" spricht, die darin liege, daß es "ein weiterer Schritt auf dem Wege zur endlichen Befreiung von der Zwangsläufigkeit" sei, "in der uns die Eisenbahn noch tief stecken ließ". "Die Bahn", sagt er, "ist noch starr an Ziel und Schienenweg gebunden, sie kann von der einmal festgelegten Trace nicht mehr loskommen" – sie fahre, an die Linie gefesselt, gewissermaßen eindimensional. Das Automobil dagegen, das "die ganze Oberfläche" beherrsche, wirke zweidimensional. Am Ende aber gebe es noch eine "höhere Stufe" des Verkehrs, den dreidimensionalen, der den gesamten Raum beherrsche – und zwar in Gestalt des Luftschiffes: "Es ist die Vollendung", meint Blau, "wenigstens die vorläufig denkbare Vollendung in der Idee der Lokomotion."³²

Was der österreichische Ingenieur freilich nicht bedacht hatte, war, daß ja auch schon das Automobil einen gewaltigen Schritt in die dritte Dimension, in die Höhe zu machen imstande war: Zur Geschwindigkeit, zur zeitlichen und sozialen Beweglichkeit, zur räumlichen Beweglichkeit in der Horizontalen trat eben noch die (begrenzte) vertikale räumliche Beweglichkeit – die Kletterfähigkeit. Wir möchten es heute natürlich kaum glauben, daß Eduard Engler im Jahre 1900 mit einem 5 PS-Benz die Alpen überquerte und Otto Julius Bierbaum im Jahre 1902 mit einem 8 PS-Adler – übrigens bei einem Wagengewicht von über einer Tonne! – (und stets, so versichern uns die Motorabenteurer, ohne Probleme), und der Engländer Charles Freeston schreibt 1911, "es wäre wohl unmöglich, auf den bedeutenden Alpenstraßen auch nur hundert Meter Chaussee zu finden, die eine 6 PS-Voiturette nicht nehmen könnte"³³ – aber der Vorteil des Automobils gegenüber tierischer Kraft lag ja auch gar nicht einmal so sehr in der absoluten Stärke, sondern in der Nichtermüdbarkeit; Menschen und Tiere werden müde, der Motor wird es nicht.

31 Ebd. S. 126.

32 Karl BLAU, Das Automobil. Eine Einführung in Bau und Betrieb des modernen Kraftwagens. 2. Aufl. Leipzig 1911, S. 6. Die erste Auflage war 1907 erschienen.

33 Charles L. FREESTON, wie Anm. 14, S. 28.

Freeston, der erste Mensch, der (zwischen 1893 und 1910) in 17 Jahren 100 Alpenpässe systematisch abfuhr und dann seine Erfahrungen vorlegte, sprach vom peinlich langsamen Vorwärtskommen der Pferdefuhrwerke da, wo "andauerndes Klettern über 16 oder 26 km" notwendig sei³⁴ – nicht nur würden Tier oder Mensch oder beide müde, ein Menschenleben, auf Tierkraft angewiesen, reichte auch gar nicht aus, um alle Pässe zu bereisen³⁵. Und so preist er denn die neue Freiheit des Menschengeschlechts: Man wisse so lange nicht, "was völlige Freiheit und Genuß bedeuten, bis man sich im Automobil auf der 20 km langen Steigung eines Alpenpasses befindet, die Baumgrenze erreicht und sie hinter sich läßt, bis man sich um Ecken und Kurven schwingt und mit einem letzten Ruck eine Höhe von beinahe 3000 m über dem Meeresspiegel erreicht!"³⁶

Eisenbahn und Automobil, Tunell und Paßstraße, Gefangenschaft und Freiheit

Nun hatten ja Ingenieure längst den gewaltigsten Sieg über das Gebirge gefeiert – die Eisenbahningenieure; 1854 schon war die Bahnlinie über den Semmering eröffnet worden, 1867 die über den Brenner, 1882 die über den Gotthard. Aber das sollte nun, angesichts des Automobils, alles nichts mehr bedeuten: In kurzer Zeit war es zum strahlenden Sieger unter den modernen Verkehrsmitteln avanciert, hatte die Eisenbahn zum finsternen, veralteten Verlierer degradiert – das Eisenbahnfahren gilt Bierbaum gleich am Anfang seines Reiseberichts als von Zwängen und Ängsten durchsetzt, und in lebhaften Worten schildert er Nachteile und preist er Vorteile des altneuen und des neuen Verkehrsmittels: "Eine wollüstige Perspektive! Wir werden nie von der Angst geplagt werden, daß wir einen Zug versäumen könnten. Wir werden nie nach dem Packträger schreien, nie nachzählen müssen: eins, zwei, drei, vier – hat er alles? Herrgott, die Hutschachtel! Sind auch die Schirme da? Wir werden nie Gefahr laufen, mit unausstehlichen Menschen in ein Kupee gesperrt zu werden, dessen Fenster auch bei drückender Hitze nicht geöffnet werden darf, wenn jemand mitfährt, der an Zug-Angst leidet. Wir werden keinen Ruß in die Lungen bekommen. (...) Wir werden selber bestimmen, ob wir schnell oder langsam fahren, wo wir anhalten, wo wir ohne Aufenthalt durchfahren wollen. Wir werden ganze Tage lang in frischer, bewegter Luft sein. Wir werden nicht in gräulichen furchtbaren Höhlen durch die Berge, sondern über die Berge wegfahren.

34 Ebd. S. Xf.

35 Vgl. ebd. S. 2.

36 Ebd. S. 4.

Kurz, mein Herr: Wir werden wirklich *reisen* und uns nicht transportieren lassen.“³⁷

Freiheit wird also reklamiert für die Fahrt im Automobil, Gefangenschaft wird der Eisenbahnfahrt zugeschoben, und beide Behauptungen lassen sich im Gebirge anschaulich machen, meint Bierbaum: “Noch an keinem Tage haben uns die Eisenbahnreisenden so leid getan wie heute, denn wir fuhren heute auf der alten Straße über den Brenner, bald über, bald unter, bald neben der Brennerbahn, deren schwarze geschlossene Wagen uns wie aneinander gekoppelte rußige Käfige vorkamen.“³⁸ Beliebig und flink und frei fährt das Automobil bald über, bald unter, bald neben der Eisenbahn, die mit einem Gefangenentransport verglichen wird – der Passagier ein Gefangener, der Schaffner ein Wärter, das Eisenbahnreglement eine Gefängnisordnung³⁹, und diese Metaphorik spinnt Bierbaum weiter, indem er Eisenbahn und Tunell zur minderwertigen Unterwelt erklärt, während die helle luftige moderne Paßstraße Freiheit und Fortschritt und Zukunft verkörpert: “Deutlich markiert sich überall das gewundene helle Band der schön gemauerten Straße, die oben hinüber führt, während sich die Eisenbahn unten irgendwo durch das Gebirge wühlt.“⁴⁰

Oben drüber – das ist also der neue Sieg der Straßen- und Automobilingenieure, und die Automobilisten dokumentieren diesen Sieg über die sperrige Alpennatur ausgiebig – vor allem durch Fotografien, die den frühen Erlebnisbüchern reichlich beigegeben sind. Zum einen versuchen sie, die steile Steigung der Straße zu fotografieren, was ja bekanntlich nicht einfach ist – und es ist sprechend, daß Bierbaum seinen Laufwagen kurz vor Erreichen der Gotthard-Paßhöhe auf steiler Straße fotografiert und dieses Bild vor das Titelblatt setzt⁴¹. Zum anderen wird die Paßhöhe selbst festgehalten, meist mit Automobil natürlich – etwa so, wie es Adolf Schmal bekanntmachen wollte: Paßhöhe des Pordoijoches mit dem Obelisken, dahinter das Bergpanorama, im Vordergrund aber der mitfotografierte Schatten des Automobilisten⁴². Vor allem beginnt nun die endlose Serie jener Bilder mit der Unterschrift: Von der Straße aus fotografiert.

37 Otto Julius BIERBAUM, wie Anm. 10, S. 7f. Hervorhebung im Original.

38 Ebd. S. 53.

39 Vgl. Otto Julius BIERBAUM, Eine kleine Herbstreise im Automobil, in: DERS., Die Yankee-doodle-Fahrt und andere Reisegeschichten. Neue Beiträge zur Kunst des Reisens. 7. Aufl. München 1910, S. 449–482, hier S. 468.

40 Otto Julius BIERBAUM, wie Anm. 10, S. 109f.

41 Vgl. ebd., “Kurz vor dem Sankt Gotthard-Hospiz”. Auch Mair hat solche Steilheitsbilder, etwa von Hüttenanfahrten, mit denen er sich versucht. Vgl. z.B. Kurt MAIR, wie Anm. 15, Band I, S. 231.

42 Vgl. (Adolf SCHMAL), wie Anm. 13, S. 12.

Der Hinweis auf den Bildtypus "Von der Straße aus fotografiert" scheint zunächst trivial zu sein – von wo aus denn sonst fotografiert? denkt man. Und doch steckt viel mehr dahinter, Überraschung, Frappierung, Unmittelbarkeit des Natureindrucks, ja Hinweis auf Zusammenstoß mit der Natur. Bierbaum, als er in einen mittelalterlichen Domhof einfährt, notiert: "Wir kamen uns fast wie Eindringlinge aus einer anderen Welt vor"⁴³, und so scheint es vielen der frühen Alpenfahrer ergangen zu sein – Eindringlinge der neuen Maschinenwelt; Dieterich hat den Eindruck, er fahre auf der Straße direkt in einen Gletscher hinein⁴⁴. Oder die Straße führe, lesen wir an anderer Stelle, "durch saftige, grüne Alpenwiesen und – wenn man das Auto oder das Motorrad aus dem Bilde wegdenkt – glaubt man sich auf eine Alm versetzt"⁴⁵. Da sieht man also: Gerade weil sich die Natur durch ein technisches Vehikel vermittelt, wirkt sie so unvermittelt. An der Straße, schreibt Freeston 1911, kann man vom Auto aus "Edelweiß mit derselben Leichtigkeit pflücken wie im deutschen Wiesengrund die Primeln"⁴⁶, und Engler dokumentiert diese handgreifliche Nähe der Alpnatur, indem er sein Automobil, wie mit Trophäen, mit "ganzen Bündeln Edelweiß und Alpenrosen" schmückt⁴⁷.

Die Behauptung der größeren Nähe zur Natur durchs Automobil kommt uns heute absurd, wenigstens merkwürdig vor. Aber man muß sie als Erfahrung ernstnehmen, und manche Eigenart des frühen Automobils macht sie ja auch verstehbar. "Im Gegensatz zu dem im geschlossenen Abteil beim Lesen der Zeitung die Landschaft durcheilenden Eisenbahnreisenden", liest man in einer Anleitung zum Autokauf 1928, "wollte der Automobilbesitzer im *offenen Fahrzeug* sich dem Genusse der Fahrt, dem Gefühl naher Berührung mit der Natur, dem durch Wagenwände und Wagendecke nicht behinderten Anschauen (...) hingeben"⁴⁸. Es ist also kein Wunder, daß uns die Erfahrung der Berührung mit der frischen Luft oft und oft begegnet – hin

43 Otto Julius BIERBAUM, wie Anm. 10, S. 11.

44 Vgl. Karl DIETERICH, wie Anm. 12, S. 140.

45 Kurt MAIR, wie Anm. 15, Band I, S. 218. Ebd. S. 181 schreibt er: "Man sieht nicht nur in der Umgebung hohe Berge, sondern bewegt sich auch inmitten einer alpinen Flora. Wenige Schritte von der Straße entfernt kann man Alpenrosen pflücken."

46 Charles L. FREESTON, wie Anm. 14, S. 16.

47 Eduard ENGLER, wie Anm. 9, S. 138 (1903 in Heiligenblut); aus dem Jahre 1901 berichtet er, daß der Chauffeur "sämtliche Alpenrosen in der Umgegend an unserem Wagen befestigt hatte", ebd. S. 80 (in Gomagoi).

48 B. von Lengerke, Die Anschaffung eines Personenkraftwagens, in: Robert ALLMERS u.a. (Hg.), Das deutsche Automobilwesen der Gegenwart, Berlin 1982, S. 212-214, hier S. 214. Hervorhebung im Original.

und wieder auch die Warnung vor zuviel frischer Luft, die nicht jeder ertragen könne, die schwachen Naturen gesundheitsschädlich sei –: im ganzen freilich Lobpreis der Gebirgsluft als eines Erlebnis-ses, das es vor dem Gebrauch des Automobils so nicht gegeben habe; “Frische der Schneeluft”, sagt Freeston gleich auf der ersten Seite seines Alpenstraßenbuches von 1911, “erhöhte Lebensfreudigkeit”, “dem Auge ein reiches Fest” bereitet⁴⁹.

Panorama. Der neue Blick

Oben drüber, nahe Berührung mit der Natur, reiches Fest der Augen – das Automobilfahren, und das ist noch einmal ein schroffer Gegensatz zum Eisenbahnfahren, schafft auch einen neuen Blick, der für Erfassen und Genuß der Gebirgswelt besonders tauglich scheint. Der Blick in der Eisenbahn geht immer nur zur Seite (wenn er überhaupt geht und nicht durch Geländeeinschnitte oder Tunellwände verdunkelt ist, wie die Autofans nicht genug schmähen können) und ist starr gerahmt, so daß bei Fahrt sich der Vordergrund in vorbeihuschende Striche auflöst. Der Blick aus dem Automobil dagegen ist auch nach Einführung der Ganzkarosserie ganz anders: der Blick geht nach vorne, fixiert sich seine Fluchtpunkte anders und beliebig, ja hat im Grunde die Möglichkeit, die Welt rundum als Panorama zu erfassen – und doch flüchtig, “kaleidoskopisch”, “stenographiert”, wie die Zeitgenossen beobachten⁵⁰. Dieser Blick ist in der Erfahrungs- und Sinnengeschichte der Menschheit etwas vollkommen Neues: Das offene Pferde-fuhrwerk (nicht die Postkutsche!) hatte zwar den freien Rundumblick beschert, aber ohne Geschwindigkeit; und die Eisenbahn hatte zwar die Geschwindigkeit beschert, aber dafür den Panorama-Blick⁵¹ genommen; das Automobil nun, ob offen, ob geschlossen, kombinierte und gab beides.

Das muß alles zusammengenommen werden, wenn wir uns auch nur von ferne einen nachempfindenden Gefühlseindruck früherer Automobil-Alpenfahrten verschaffen wollen: freier Panorama-Blick, unerhört “rascher Coulissenwechsel”⁵², frische Luft, direkte Begegnung mit der Natur, ober drüber gefahren und nicht unten durchgemogelt, in freier Entscheidung gefahren und nicht transportiert worden, beweglich und flexibel zirkulierend die eigene Strecke gesucht, und alles mit Kraft ohne jede Ermüdung von Mensch und Tier vollbracht! Das

49 Charles L. FREESTON, wie Anm. 14, S. 1.

50 Vgl. dazu Martin SCHARFE, wie Anm. 29, S. 237f.

51 “Panoramatisch” darf ich diesen Blick, obwohl ich es gern täte, nicht nennen, weil Schivelbusch den Begriff für den Eisenbahnfensterblick reserviert hat. Vgl. Wolfgang SCHIVELBUSCH, wie Anm. 18.

52 Darauf hebt vor allem Michael HABERLANDT, wie Anm. 30, S. 130f., ab.

geht schon am Anfang so bei aller Unvollkommenheit und Umständlichkeit der Technik, wie man sieht und hört, wenn man bei Adolf Schmal liest, wie er 1910 seinen ersten Paß “nimmt”⁵³, den Gailer Sattel: “Also, rappeln lassen, Vollgas, größte Vorzündung, Auspuff auf. Aus meinem kleinen lammfrommen, geräuschlosen Vierzylinder wurde plötzlich eine Art brüllender Löwe. Rauchwolken entwichen nach allen Seiten und es rappelte und rappelte. Wir kletterten von Wagenraste zu Wagenraste” – dies ein Hinweis auf die noch nicht fürs Automobil präparierten Straßen –, “es hatte schier kein Ende. Doch auch die Pässe wachsen nicht in den Himmel, leider, es wäre sonst eine bequeme Art, sich mit einem starken Hundertpferder das Himmelreich zu erobern”⁵⁴!

Erlebnis des Hinunterrollens, Angst vorm Absturz

Das war das eine Himmelreich der neuen Erfahrung: mit Motorkraft hinaufzuklettern und souverän oben drüber zu fahren; es folgte aber noch ein anderes, das oft übersehen wird: das himmlische Erlebnis des Hinunterrollens, das sich nun von dem des Pferdefuhrwerks unterschied durch die höhere Geschwindigkeit und von dem der Eisenbahn durch das stärkere Gefälle, beides bis heute körperlich empfindbar in der Veränderung des Drucks aufs Trommelfell. Aber unsere Automobil-Vorfahren hatten noch andere, feinere Empfindungen – Charles Freeston nennt sie gar “die merkwürdigste und interessanteste Empfindung”, “die das Fahren auf Alpenstraßen mit sich bringt”. Er schreibt: “Wie großartig auch der Aufstieg gewesen sein mag, und wie stark auch die dabei erhaltenen Eindrücke sind, so lassen sie sich doch nicht mit der seltsamen, unbekanntenen Empfindung des Fallens vergleichen – des endlosen, immerwährenden Fallens aus großer Höhe bis hinunter zu den Tälern.” Aus “irgendeinem Grunde” dauere es “viel länger, bis sich Gehirn und Augen beim Abstieg an die Weiten des Raums gewöhnt haben, wie beim vorhergehenden Emporklettern”, jedenfalls habe man “stets das Gefühl, daß man nie und nimmer unten anlangen wird”, und das gelte so lange, “bis zahlreiche Alpenreisen auch hier das Empfinden verwischt haben”; jedenfalls sei festzuhalten, “daß keinerlei Aufstiege jemals einen so umfassenden Begriff einer Alpenhöhe hervorzuzaubern vermögen, als es der folgende Abstieg tut”⁵⁵.

53 Die Wortwahl “wir haben ihn glatt genommen” sollte nicht unbemerkt bleiben; Bierbaum verwendet sie für den glücklich befahrenen Gotthard. Das zugehörige Bild zeigt das stehende Automobil auf der Paßhöhe, der Chauffeur sitzt konzentriert am Steuer, Bierbaum aber klettert hinterrücks vom Sitz. Vgl. Otto Julius BIERBAUM, wie Anm. 10, S. 260 und Foto nach S. 264.

54 (Adolf SCHMAL), wie Anm. 13, S. 8.

55 Charles L. FREESTON, wie Anm. 14, S. 39f, am Ende des Kapitels “Die Bedeutung eines Paßübergangs”.

Was aber den höchsten Genuß bot, verursachte auch die schlimmsten Ängste: die Talfahrt, die sich nicht mehr bremsen läßt, und der drohende Sturz in den Abgrund. Zwar gibt es Berichte über beängstigende Irrfahrten auf Gebirgsstraßen⁵⁶ und über das Entsetzen der Nachtfahrt (etwa von Schmal, der in schwärzester Dunkelheit und im dicksten Nebel mit Petroleumleuchten, weil das Acetylen versagt, über den Arlberg fährt und wie durch ein Wunder vor Zusammenstoß und Absturz bewahrt bleibt⁵⁷; das Unglück des Zusammenstoßes über dem Abgrund war stets präsent, weil, wenn die Straße breit genug war, kaum jemand strikt rechts fuhr – ja in der Schweiz war die Unsicherheit behördlich gefördert, weil bis 1933 die Postautos stets die Bergseite nahmen, also einmal rechts, einmal links fuhren (so waren sie zur Warnung auch gelb lackiert, während keinem gelb lackierten anderen Auto das Befahren einer Gebirgsstraße erlaubt war)⁵⁸. Aber Verirren, Zusammenstoß, Nachtfahrt – so sehr man sich auch vor diesen Ereignissen fürchtete: Mehr Angst bereitete verständlicherweise die ungebremste, unkontrollierte Talfahrt; und die lag angesichts der unvollkommenen Technik sehr im Bereich des Möglichen.

Ich will die Schwachstellen nur kurz benennen. Da waren zum einen die altertümlichen und mangelhaften Bremsen, die nichts hielten. Bierbaum erwähnt die zahlreichen Bremsleder, die er durchwetzt⁵⁹. Zum anderen war es die vergleichsweise primitive Getriebetechnik, welche höchst komplizierte Schaltvorgänge erforderte; und um das Schalten zu erleichtern, waren Bremse und Kupplung meist gekoppelt – das heißt, wer den Berg hinunter bremste, entkuppelte zugleich, wir alle haben so viel technischen Verstand, daß wir wissen, was das bedeutet; und wer bergaufwärts zurückschalten wollte, mußte aufpassen, daß er nicht ins Rückwärtsrollen kam. Das Rückwärts-

56 Vgl. Kurt MAIR, wie Anm. 15, Band I, S. 245f.

57 Vgl. (Adolf SCHMAL), wie Anm. 13, S. 72f.

58 Überhaupt tat man sich in der Schweiz lange schwer, das Auto zu akzeptieren, in Graubünden galt bekanntlich bis 1928 ein totales Automobilverbot. Viele der Schwierigkeiten und Konflikte, die die Schweiz in Verruf brachten – man denke nur an Sonntagsfahrverbote oder an die wochentags- oder stundenweise Sperrung mancher Pässe, an vorgeschriebene Mindestzeiten zur Befahrung von Pässen (zur Erzwingung langsamer Fahrt), an die Pflicht zum tierischen Vorspann bei gesperrten Pässen etc. –, lassen sich aber wenigstens zum Teil auf den Gebirgscharakter der Straßen zurückführen. So entstand zum Beispiel aus der Konfrontation der unterschiedlichen Interessen von Automobilisten und Weideviehbesitzern ein langwieriger Streit um die Überhöhung der Straßen in Kurven (die natürlich erst durch das Automobil notwendig und durch die neue Versiegelungstechnik des Asphaltierens etc. möglich wurde): Die Autofahrer brauchten sie, die Bauern und Äpler fürchteten, ihr Vieh rutsche ab; noch 1936 führte deshalb die Schweizer Armee einschlägige Versuche durch. Zu all diesen Fragen ist besonders aufschlußreich das Buch des Auto- und Straßenfans Theo GUBLER, *Der Kampf um die Straße*, Bern 1953.

59 Vgl. Otto Julius BIERBAUM, wie Anm. 10, S. 98, 108.

rollen sollte durch die Bergstütze verhindert werden, ein an der Hinterachse befestigter Sporn, der bei Bergfahrt herabgelassen wurde und auf dem Boden schleifte und sich bei unfreiwilliger rückwärtiger Talfahrt in den Grund bohren sollte; die Bergstütze war bis in die zwanziger Jahre gesetzlich vorgeschrieben⁶⁰. Die Automobilhandbücher widmen ihr auffallend viel Aufmerksamkeit⁶¹; und Bierbaum erzählt uns so ausführlich, wie sicher dieses ganze Brems- und Sicherungssystem sei, daß wir ahnen, welche Angst in Wirklichkeit dahintersteckt⁶². Und so wundern wir uns nicht, daß die Alpenautoreisebeschreibungen und Alpenautomobilhandbücher voll sind von Schreckensmeldungen oder aber von der Kunde glücklich überstandener Schrecken oder aber von umständlichen Anweisungen zur Vermeidung des Unglücks. Engler, 1900, schafft das zum Teil 17% steile Gefälle des berühmten Zirler Berges in Tirol nur, indem er einen Baum fällt, den er ans Automobil bindet und hinabschleift⁶³; 1930 noch erzählt Kurt Mair Geschichten von lichterloh brennenden Bremsen⁶⁴. "Zahlreiche Gedenktafeln an dieser Strecke", lesen wir, "erinnern an die große Zahl der Unfälle der Radfahrer und Automobilisten."⁶⁵ So viele Unfälle gab es, "daß an Sonntagen viele Ausflügler an den Hängen des Zirlerberges saßen, um der Unglücke zu harren, die da kommen würden"⁶⁶.

Die Zukunft der Alpen, ans Automobil gefesselt

Solche Berichte sind uns heute kurioser Grusel, sie scheinen ganz ins Gebiet der zwar bissigen, aber doch liebenswerten Karikatur zu gehören, die aus dem alten und ehrwürdigen Memento mori das küchenlateinische "Memento motori" bildet und auf eine "moderne Warnungstafel" malen läßt samt Chauffeursgesicht (als Totenschädel) und gekreuzten Schraubenschlüsseln⁶⁷. Aber so liebenswert nett oder gar harmlos sind die Karikaturen und Kunstwerke nicht; gemahnen sie doch – und gleich zu Beginn des Automobilwesens – an Zerstörung und Versehrtheit, an Schmerzen und Tod; die Karikaturen, es

60 Vgl. Karl DIETERICH, wie Anm. 12, S. 32.

61 Vgl. z.B. A. RIEDLER, Kraftwagen, in: Adolf MIETHE (Hg.), Die Technik im zwanzigsten Jahrhundert. Band 4, Braunschweig 1912, S. 175-214, hier S. 191; M. PETER, Das moderne Automobil, sein Bau und Betrieb, seine Pflege und Reparaturen. 5. neubearb. und verm. Aufl. Berlin 1920, S. 524; Theodor LEHMBECK, Das Buch vom Auto. Bau und Betrieb des Automobils. Ein praktisches Nachschlagewerk für Automobilisten. 4. Aufl. Berlin 1920, S. 249-251.

62 Vgl. Otto Julius BIERBAUM, wie Anm. 10, S. 11.

63 Vgl. Eduard ENGLER, wie Anm. 9, S. 31f.

64 Vgl. Kurt MAIR, wie Anm. 15, Band I, S. 307.

65 Ebd. S. 104.

66 Vgl. Kurt MAIR, wie Anm. 15, 5. Aufl. 1957, S. 109.

67 Zeichnung von Hermann Frenz für die Zeitschrift *Schnauferl* Jg. 1904. Vgl. Anton KLIMA, Das Auto in der Karikatur. Reprint Hannover 1985 (Erstdruck Berlin ca. 1928), S. 34.

gibt sie in großer Zahl, wie auch andere Kunstwerke thematisieren das Problem "Automobil und Tod" mit Eindringlichkeit: der Tod als Kühlerfigur des neuen Gefährts, wie das eine Zeichnung von Brune Paul aus dem "Simplicissimus" zeigt⁶⁸. Am Ende gar wird der Tod, wenigstens in der karikaturistischen Übertreibung, noch in ganz anderen Dimensionen vorstellbar: wenn die Seele des durchs Automobil zu Tode gekommenen Menschen einen zweiten Zusammenstoß erleidet – nun mit dem Luftschiff als Nonplusultra des Fortschritts⁶⁹.

Wir sind gar nicht mehr so sicher, ob wir über solche Satire noch lachen sollen oder können. Zwar verlegt sie die Gefahr, die von moderner Technik droht, hellseherisch-ungläubig in die dritte Dimension, in die Atmosphäre. Aber vorstellbar war seinerzeit offensichtlich nur ein schlichter direkter Zusammenstoß – noch nicht jene indirekte, dafür aber umfassende Bedrohung von Natur und Menschheit durch den Straßenverkehr in den industrialisierten Ländern; ich erwähne nur den *einen* Faktor Kohlendioxyd, das in den westlichen deutschen Bundesländern zu rund einem Viertel aus den Auspuffrohren der Autos geblasen wird⁷⁰. Die Stichworte "Treibhauseffekt" und "Klimakatastrophe" sind in aller Munde, die beängstigenden Szenarien kühler und gerade deshalb besorgter Wissenschaftler sind längst in die offiziellen Berichte von Kommissionen und Regierungen eingegangen⁷¹, wir haben längst begonnen, unsere eigenen Lebensgrundlagen zu zerstören – und dennoch geschieht nichts oder so wenig, daß es wie nichts ist. Der Maler Hubert von Herkomer, ein Automobilfan, der einen Preis für die seinerzeit berühmten Herkomer-Rennen gestiftet hatte, malte 1905 ein merkwürdiges Bild, das das Problem des automobilistischen Fortschritts versinnbildlichen sollte: Vor Motor und Kühler eines dahinrasenden Automobils ist eine halbnackte Frauengestalt gefesselt, die Zukunft, wie auf der Schärpe zu lesen ist, die ihr um den Leib geschlungen ist: hilflos,

68 *Simplicissimus* 11 (1906/07), Nr. 10, S. 168: B. Paul, Am Start.

69 *Simplicissimus* 12 (1907/08), Nr. 32, S. 499: O. Gulbranssen, Wo ist noch Sicherheit.

70 Zahlen des Umweltbundesamtes 1991, zitiert in: StromTHEMEN. Dokumente und Kommentare zur energiewirtschaftlichen und energiepolitischen Diskussion, hg. von der IZE, 9 (1992), Nr. 2, S. 3.

71 Vgl. z.B. die vom Bundesminister für Forschung und Technologie herausgegebene Schrift: Global Change. Unsere Erde im Wandel. Bonn 1990, aber auch die Dokumente und Kommentare, die versammelt sind in: Weltklima in Gefahr? Neue wissenschaftliche Erkenntnisse und ihre Auswirkungen auf die Energiediskussion (= StromDISKUSSION, hg. von der IZE), Frankfurt/M. 1989. Die Publikationen der Informationszentrale der Elektrizitätswirtschaft (IZE) propagieren natürlich neue Atomkraftwerke! Im übrigen Dennis MEADOWS u.a., Die Grenzen des Wachstums. Bericht des Club of Rome zur Lage der Menschheit (1972). 15. Aufl. Stuttgart 1990; Alexander KING; Bertrand SCHNEIDER, Die Globale Revolution. Ein Bericht des Rates des Club of Rome (= Spiegel Spezial 2/1991). Hamburg 1991.

blind, mit verbundenen Augen – wenn die beängstigende Fahrt des verrückten Fahrers so weitergeht, kommt die Zukunft zu Tode. “Die Zukunft”, formulierte Herkomer als Thema seiner Gemäldeallegorie, “ans Automobil gefesselt”⁷². Wie, wenn auf der Rückseite der Schärpe noch zwei Wörtchen stünden, die wir nicht sehen und lesen können? Es hieße dann: Die Zukunft der Alpen, ans Automobil gefesselt.

Abstract

Martin Scharfe: Passaggi e superamenti. L'esperienza dell'automobile nelle alpi intorno al 1900

L'avvento del mezzo automobilistico non segnò solamente una tappa cruciale dello sviluppo tecnico ed industriale, ma incise in modo fondamentale sul rapporto tra individuo, società e cultura. Le alpi hanno costituito – sia come barriera naturale e come fenomeno estetico – un banco di prova essenziale per l'affermarsi di una “mentalità automobilistica”. Le prestazioni tecniche particolari dell'automobile – caratterizzate dalla ripresa notevole in salita, dalla sua maneggevolezza e dalla capacità di raggiungere quote non accessibili a mezzi di trasporto convenzionale – la distinsero in modo marcato dalla ferrovia, fino al 1900 protagonista indiscussa nel settore dei trasporti.

Da allora un numero sempre crescente di automobilisti ha provato in montagna il fascino del nuovo mezzo ed ha cercato di diffondere la propria esperienza attraverso numerose pubblicazioni, che costituiscono ormai una fonte storica sempre più apprezzata.

Tramite l'automobile in tale modo si diffonde una nuova dimensione estetizzante della montagna, dietro la quale certamente non vanno trascurati gli aspetti distruttivi del automobilismo in un sistema precario come le Alpi.

⁷² Vgl. Erik ECKERMANN, Hans STRASSL, Der Landverkehr, in: Ulrich TROITZSCH, Wolfgang WEBER, Die Technik. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, Braunschweig 1987. Überarbeitete Lizenzausgabe Remseck bei Stuttgart 1987, S. 444-469, hier S. 467 mit Abb.