

DIPLOMARBEIT

Titel der Diplomarbeit:

„Die Reaktionen der Bevölkerung auf den frühen
Automobilismus in Österreich“

Verfasserin:

Jutta Czabaun

angestrebter akademischer Grad
Magistra der Philosophie

Wien 2008

Studienkennzahl lt. Studienblatt:
Studienrichtung laut Studienblatt:
Betreuer:

A 313 344
LA Geschichte und Sozialkunde/Anglistik und Amerikanistik
Univ.- Prof. Dr. Helmuth Grössing

INHALTSVERZEICHNIS:

Vorwort	4
 1. Wegbereiter der ersten Automobile	
1.1. Visionen von selbst fahrenden Wagen	5
1.2. Die ersten Wege und Wagen	5
1.3. Reaktionen auf den Verkehr mit Kutschen	8
1.4. Antriebsfindung:	
Pioniere des Wagenbaus mit Eigenantrieb	9
Antriebsfindung in der Neuzeit	10
 2. Das Fahrrad als Vorreiter des Automobils	
2.1. Entwicklung und Reaktionen der Bevölkerung auf die ersten Fahrräder	11
2.2. RadfahrerInnen berichten	16
 3. Die ersten Dampfwagen und deren Akzeptanz	20
 4. Kraftfahrzeuge mit Gas-, Petroleum- und Benzinmotoren	
4.1. Gasmotoren	27
4.2. Siegfried Marcus und die Entdeckung von Benzin als Antriebsmittel für Motoren	28
4.3. Der Viertakt/ Ottomotor	31
4.4. Verbrennungsmotorenbau in Österreich	32
4.5. Benz, Daimler und Maybach	32
4.6. Der Zweite Marcuswagen	35
 5. Wahrnehmung und Kritik des Automobils um 1900	
5.1. Neugier und Skepsis	37
5.2. Formen des Protests	42
5.3. Das Automobil und die Metapher vom wilden Tier	49
5.4. Das Automobil – ein umstrittenes Prestigeobjekt	50
5.5. Freiheit, Abenteuer und individuelle Mobilität	55
5.6. Einschränkung der Rechte des Sozialraums Straße	57

5.7. Staubplage, Lärm und Geruchsbelastung	59
5.8. Erhöhte Gefahr und Unfälle durch hohe Geschwindigkeit	69
5.9. Angst vor Neuem – Angst vor dem Fortschritt	76
5.10. Die Vorzüge und der volkswirtschaftliche Nutzen	78
5.11. Der gesundheitliche Aspekt des Autofahrens	79
 6. Intellektuelle Automobilkritik:	
6.1. Freiherr von Pidoll: Über den heutigen Automobilismus	83
6.2. Emil Jung: Über die Radfahrseuche und den Automobilenunfug	90
6.3. Otto Julius Bierbaum: Eine empfindsame Reise im Automobil	97
 7. Schlusswort	102
 8. Anhang	105
 Literaturangaben, Quellen- und Bildnachweis	122

Vorwort:

Ende des 19. Jahrhunderts kam es mit der Entwicklung des Automobils zu einer bahnbrechenden Erfindung, die das Leben der Menschen bis heute entscheidend veränderte.

Die Geschichte dieser ersten Fahrzeuge ist von Faszination, aber auch von Konflikten geprägt. Die positive Einstellung der nicht motorisierten Bevölkerung in der österreichischen Monarchie gegenüber dem neuen Gefährt änderte sich mit zunehmender Anzahl der Automobilisten und führte zu wiederholten Protestaktionen. Um die Reaktionen und Gründe zu verstehen, die die Menschen veranlassten, diese neuen Gefährte zu befürworten oder abzulehnen, gibt diese Arbeit einen Überblick über die technischen Erfindungen und deren Auswirkungen. Sie zeigt die Parallelen auf, mit denen bereits die Kutschen und RadfahrerInnen zu kämpfen hatten und begleitet die ersten Automobilisten auf ihren umstrittenen und erlebnisreichen Fahrten. Die Beiträge in den frühen Automobilzeitschriften, in verschiedenen Tages- und Wochenzeitungen, wie zum Beispiel in der *Wiener Nähmaschinen und Velocipede Zeitung*, im Humoristischen Wochenblatt *Figaro*, in der Zeitschrift *Der Chauffeur*, aber auch in Reisebeschreibungen, in automobilistischen Handbüchern sowie in Schriften intellektueller Automobilkritiker spiegeln die Entwicklungen, Wahrnehmungen und Interessen der wenigen Automobilbesitzer und der nicht automobilen Öffentlichkeit wider und stellen somit einen wesentlichen Teil der Quellen dieser Arbeit dar.

Im Zuge meiner Arbeit stieß ich auf umfangreiche Literatur zum Thema Automobilismus, wobei sich die wissenschaftliche Diskussion zunächst auf die technische Entwicklungsgeschichte beschränkte. In den letzten Jahren widmete sich die Autoliteratur verstärkt den Konsequenzen der Motorisierung. Sozialgeschichtliche Arbeiten bilden auch heute noch die Ausnahme.

Ganz herzlich bedanken für die Hilfe, Betreuung und Unterstützung bei meiner Diplomarbeit möchte ich mich bei Prof. Dr. Helmuth Grössing, der mir stets mit seinem Wissen und Ratschlägen zur Seite stand.

1. Wegbereiter der ersten Automobile

1.1. Visionen von selbst fahrenden Wagen

Die Vorstellung leichter und schneller voranzukommen, regte bereits in der Antike und Renaissance, lange bevor die ersten Automobile tatsächlich in der Neuzeit auf den Straßen Österreichs verkehrten, erfinderische Geister an, selbst fahrende Wagen zu konstruieren. Schriftliche Quellen und Zeichnungen belegen, dass im Laufe der Geschichte vielerorts Versuche unternommen wurden, hand- oder fußbetriebene Gefährte zu bauen. Der Großteil dieser Fahrzeuge existierte jedoch nur auf dem Papier, denn es wurden nur wenige davon wirklich gebaut. So brachte etwa im 13. Jahrhundert der englische Franziskanermönch und Philosoph Roger Bacon (1219-1294)¹ die Idee eines selbstbeweglichen Fahrzeuges, das nun weder tierischer noch menschlicher Muskelkraft bedurfte um sich fortzubewegen, zu Papier.

„Man wird Maschinen konstruieren, welche Schiffe schneller vorantreiben werden als eine ganze Kompanie von Ruderknechten, und man wird nur noch einen Lotsen zum Steuern brauchen. Man wird Wagen mit unglaublicher Schnelligkeit ohne die Hilfe von Tieren bewegen und Maschinen bauen, mit denen es möglich sein wird, zu fliegen wie die Vögel.“²

Die Vorhersagen Bacons beruhen mit großer Wahrscheinlichkeit auf Berichten über China, wo unter der westlichen Zhou - Dynastie etwa 800 v. Chr. Fahrzeuge mit eigenem Antrieb, und zwar mit Hilfe des Feuers, in Betrieb gewesen sein sollen. Mit seinen Aussagen stieß Bacon auf großes Unverständnis und der Franziskanerorden, dem er angehörte, sperrte ihn auf Grund seiner Voraussage der Erfindung späterer Automobile und Flugzeuge über 14 Jahre lang ein, mit der Begründung, er wäre mit dem Teufel im Bund.³

1.2. Die ersten Wege und Wagen

Der Weg von der Idee eines Automobils bis zur technischen Umsetzbarkeit dauerte noch viele Jahrhunderte, da der Bau eines solchen Gefährts sowohl wagen- als auch straßenbautechnische Entwicklungsschritte voraussetzte.

So wären die ersten Straßen keineswegs automobiltauglich gewesen. Die Menschen hatten nur kleine, schmale, dem Klima angepasste Wege, auf denen sie

¹ Brockhaus, Bd.2. AQ-BEC

² zit. nach J.D. Scheel, *Berühmte Autos*, S.8

³ Lay, *Geschichte der Straße*, S.153

ihre Waren selbst transportierten. Der Ausdauer und Belastbarkeit des Menschen waren jedoch Grenzen gesetzt, und so stellte die Domestizierung der Tiere, die nun vier- bis zehnmal so große Lasten transportieren konnten und mit denen ab 5000 v. Chr. nun auch die Wege ausgebaut wurden, eine wesentliche Weiterentwicklung dar. Eine weitere Erleichterung, die zu einem Ausbau des Straßennetzes führte, war die Entwicklung des Rades⁴. Es dürfte im 5. Jahrtausend vor Christus in Mesopotamien erfunden worden sein.⁵ Das älteste bekannte Fahrzeugrad stammt aus der Zeit um 3000 v. Chr. aus der südrussischen Steppe.⁶ Im Laufe der Zeit änderten sich die Räder und wurden verbessert. Anfänglich gab es nur Scheibenräder, die Vollräder waren und aus mehreren Brettern bestanden.⁷ Sie hatten einen Durchmesser von 50 -100cm, waren 4,5 cm dick und wogen je nach Bauart zwischen 30 und 70 kg. Im Vergleich dazu wiegt die heutige übliche 13" – Autostahlfelge mit Reifen circa 11 kg.⁸ Da die Lebensdauer der Reifen äußerst kurz war, wurden um 2500 v. Chr. lederne Reifenüberzüge eingeführt, um 2000 v. Chr. versuchte man es mit hervorstehenden Kupfernägeln und schließlich wurden die erheblich leichteren Speichenräder von den Kelten entwickelt.⁹ Den zweiachsigen, vierrädrigen Wagen verwendete man vor allem für den Gütertransport, doch war dieser wegen der Zugrinder, der fehlenden Lenkung und den schweren Scheibenrädern ungefügig und langsam. In der Folge entwickelte er sich auch nicht so rasch wie der einachsige zweirädrige Karren.¹⁰

Über ein außergewöhnliches Straßennetz, das von Nordafrika bis Britannien und von Mesopotamien bis zur Iberischen Halbinsel reichte, verfügte bereits Rom, obwohl in den Stadtstaaten Griechenlands der Seeverkehr gegenüber dem Landverkehr eine überragende Rolle spielte. Die Straßen waren geschotterte Fahrdämme, die oft drei bis 4,5 Meter breit waren. Die berühmte Via Appia in Rom war im Vergleich zu den sonst üblichen schlammigen Straßen sogar gepflastert und ähnlich den heutigen Fußgängerzonen, in Rom tagsüber für den Verkehr gesperrt.¹¹ Nach dem 3. Jh. v. Chr. entwickelte sich das Reise- und Verkehrswesen. Privatpersonen konnten in allen größeren Orten zwei- und vierrädrige Leihwagen

⁴ vgl Lay, *Geschichte der Straße*, S.44-52

⁵ ebda, 44; vgl Frankenberg, Matteucci, *Geschichte des Automobils*, S.79f

⁶ Lay, *Geschichte der Straße*, S.44

⁷ Eckermann, *Vom Dampfwagen zum Auto*, S.15f

⁸ Eckermann, *Vom Dampfwagen zum Auto*

⁹ Lay, *Geschichte der Straße*, S.45f

¹⁰ Eckermann, *Vom Dampfwagen zum Auto*, S.16-18

¹¹ Lay, *Geschichte der Straße*, S.72ff

mieten, für den Güterverkehr standen Packwagen zur Verfügung. Um Christi Geburt gab es einen Kurierdienst mit festen Standorten zum Pferdwechseln¹.

Mit dem Niedergang des Weströmischen Reiches und der beginnenden Völkerwanderung kam der Straßenverkehr bis ins 15. Jh. zum Erliegen. Im Mittelalter war es verpönt, in einem Wagen und nicht zu Pferd zu reisen, deshalb verfielen die Straßen, die Wagenbautechnik verzeichnete nur geringe Fortschritte und Radfahrzeuge wurden kaum für die Beförderung von Personen benutzt.¹² Adelige Herren bevorzugten nach wie vor bis ins 17. Jh. das Reiten, und Damen der adeligen Gesellschaft die Fahrt in der Sänfte.¹³ Mit der Ausweitung des Handels wurden im 13. Jahrhundert größere und fahrtauglichere Langwagen zur Personenbeförderung gebaut, die jedoch höchst unbequem waren. Die Entwicklung eines besseren Pferdegeschirrs, steuerbarer Vorderachsen und leichter Speichenräder im späten 13. Jahrhundert ermöglichte es französischen und italienischen Wagenbauern spezielle Passagierkutschen für kurze Reisen zu konstruieren.¹⁴

In der Neuzeit erlangte der Straßenverkehr und damit der Wagenbau wieder größere Bedeutung. Gründe dafür waren eine allgemeine Wirtschaftsaufschwung in Mitteleuropa, aber auch die Entdeckung Amerikas. Für den Handel mit der „Neuen Welt“ benötigte man nun nicht nur bessere Beförderungsmittel, sondern auch ein erweitertes Straßennetz. So gingen diese beiden Entwicklungen meist gemeinsam einher. Fortschritte im Wagenbau führten zur Entwicklung der ersten Kutsche, die vermutlich in Ungarn gebaut wurde.¹⁵ Wegen ihrer Leichtigkeit und Bequemlichkeit erlangte sie 1417 in ganz Europa Berühmtheit. Ab 1546 wurde in Spanien ein vermehrter Kutschenverkehr eingerichtet. Verbesserungen und prunkvolle Verzierungen führten dazu, dass sie um 1580 bereits als ein weit verbreitetes Prestigeobjekt angesehen wurden und sie sich schließlich gegen Ende des 17. Jahrhunderts als Transportmittel bei der städtischen Oberschicht durchsetzten. In der Folge gab es wiederum einige technische Verbesserungen, wie z.B. die erste wirksame Federung, die ein in Berlin tätiger italienischer Kutschenbauer, Filippo di Chiesa, in seine berühmte „Berliner“ einbaute. Im Laufe des 18. Jahrhunderts begann man mit der Zucht eigener Kutschenpferde, man schenkte dem Straßenbau

¹ genannt „posita statio“. Im italienischen Sprachgebrauch wurde dies zu „posta“ und im 15. Jahrhundert erfuhr das Wort seine heutige Bedeutungsänderung, vgl. Eckermann, *Vom Dampfwagen zum Auto*, S.20

¹² Eckermann, *Vom Dampfwagen zum Auto*, S.37

¹³ Lay, *Geschichte der Straße*, S.141 vgl. Eckermann, *Vom Dampfwagen zum Auto*, S.19-21

¹⁴ Lay, *Geschichte der Straße*, S.140

¹⁵ Eckermann, *Vom Dampfwagen zum Auto*, S.22

wiederum mehr Bedeutung und so wurden auf Anraten McAdams vor allem Schotterstraßen gebaut, da jene weitaus tragfähiger waren und den Untergrund weniger belasteten.¹⁶ Auch in Österreich und besonders in Wien entstanden einige Wagenbau- und Sattlerfirmen, die sich später größtenteils auf den Bau von Automobilen und deren Zubehör spezialisierten.¹⁷

1.3. Reaktionen auf den Verkehr mit Kutschen

Ähnlich wie bei den ersten Automobilen gab es auch beim Auftreten der ersten Kutschen Widerstände. Die Kritikpunkte bildeten die unzumutbare Lärmbelastung, die krankheitserregende Staubbelastung sowie die Gefahr, die der schnelle Verkehr mit Kutschen mit sich brachte. Die Entwicklung der Kutsche ist auch insofern bedeutungsvoll, als sie das Aussehen der ersten Wagen stark beeinflusste. So beschrieb die Bevölkerung die ersten Autos als „Kutschen, denen die Pferde fehlten“. Auch bei heutiger Betrachtung erinnern diese sehr an die Form von Kutschen, wie das folgende Photo einer Automobilpanne aus dem Jahr 1911 zeigt (siehe Abbildung 24).

Ein weiteres weit verbreitetes Argument gegen den Verkehr mit Kutschen war, dass dieser den Niedergang der Pferdezucht bedeute und zur Verweichlichung des Volkes führe. Ferner war, wie bei den ersten Automobilen, eine Fahrt in den ersten Kutschen nicht allzu zuverlässig, wie aus folgender Ankündigung aus dem Jahr 1754 in Manchester ersichtlich wird: *„Unsere Kutsche ist in viereinhalb Tagen in London – wenn kein Unfall geschieht.“*¹⁸ Dies bedeutete 120 km/ pro Tag mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 10-15 km/h. Üblich war, so hielten es die Fahrpläne fest, eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 7 km/h, aber mit der Beifügung „wenn es Gott gefällt“.¹⁹ Durch den zunehmenden Kutschenverkehr stieg die Nachfrage an Pferden, woraufhin zum Beispiel in England das Parlament bereits 1601 gesetzlich sicherzustellen versuchte, dass der Armee genügend Pferde blieben²⁰.

Die Probleme, die auf Grund der Pferdenutzung zutage traten, nahmen gegen Ende des 19. Jahrhunderts unerträgliche Ausmaße an. Die daraus resultierenden Probleme werden aus heutiger Sicht leichter vorstellbar, wenn man am

¹⁶ vgl Lay, *Geschichte der Straße*, S. 61-109

¹⁷ vgl. Auer, *Alt-Wiener Wagenbauer und ihre Fahrzeuge*, S.57-83

¹⁸ Lay, *Geschichte der Straße*, S.143

¹⁹ Lay, *Geschichte der Straße*, S.143

²⁰ Lay, *Geschichte der Straße*, S.141ff

Stephansplatz spazieren geht, wo die Fiaker für die Touristen ihre Runden fahren und die Passanten sich über die Pferdeexkremente erzürnen, die, nebenbei bemerkt, bei unseren Nasen und Augen nicht sonderlichen Gefallen finden, und doch in deutlich geringerer Anzahl vorhanden sind als noch vor hundert Jahren.

Im Jahr 1900 hielt die U.S. Federal Highway Administration (FHA 1976) fest, dass auf den Straßen New Yorks die Pferde täglich 1100 Tonnen Mist und 270.000 Liter Urin hinterließen, 20 Pferdekadaver und unzählige Überreste zusammengebrochener Fahrzeuge abzutransportieren waren. Durch die Pferdehufe wurde der mit Mist angereicherte Straßenstaub aufgewirbelt und fungierte als Überträger unzähliger Bakterien. Untersuchungen des Straßenschlammes ergaben, dass sich dieser aus 30% Steinabrieb, 10% Eisenabrieb (Reifen, Hufeisen) und 60% organischem Material, vorrangig Mist, zusammensetzte. Dazu kam noch eine unbeschreibliche Fliegenplage. Auch zahlreiche Verkehrsunfälle ereigneten sich schon vor dem Zeitalter des Automobilismus: Nach einem Bericht in der Zeitschrift Engineering gab es in New York 1867 pro Woche durchschnittlich vier Tote und vierzig verletzte Fußgänger durch den Pferdeverkehr.²¹ Die Strecke, die ein Pferd auf den Straßen Londons zwischen zwei Unfällen zurücklegte, schwankte zwischen 200 und 550 km. Darüber hinaus beschwerten sich Anwohner der Durchfahrtsstraßen häufig über das ständige Rasseln und Rumpeln der eisenbeschlagenen Hufe und Räder, insbesondere auf rauem Steinpflaster. Dem Lärm der Pferdefuhrwerke wurden außerdem oft Nervenkrankheiten zugeschrieben und es war üblich, Häuser, in denen sich Kranke befanden, mit Stroh gegen den Lärm zu dämmen.²²

1.4. Antriebsfindung

Pioniere des Wagenbaus mit Eigenantrieb

Da die Menschen die Vorstellung von selbst fahrenden Wagen faszinierte, gab es im Laufe der Geschichte immer wieder Pioniere, die den Versuch unternahmen, Wagen mit Eigenantrieb zu kreieren. So weiß man heute, dass der niederländische Mathematiker Simon Stevin (1548-1620)²³ um 1600 den Versuch unternahm, Windkraftwagen zu konzipieren, die sehr stark an auf Räder gestellte Segelschiffe erinnerten. An der Küste zwischen Scheveningen und Pettender ließ er diese

²¹ Lay, *Geschichte der Straße*, S.149ff

²² ebda, S.152f

²³ Brockhaus, Bd.21 STAM-THEL

Wagen fahren, wobei sie die Geschwindigkeit von Pferden überschritten haben sollen.²⁴

Aus orientalischen Sagen waren auch chinesische Feuerwagen bekannt, die sich in den mystischen Reichen „Cathay“ und „Tshin“ mit Hilfe des Feuers bewegten.²⁵

Der Jesuitenpater Ferdinand Verbiest (1623-1688)²⁶, der als Missionar in China arbeitete, baute 1678 eine selbst fahrende Dampfmaschine am chinesischen Hof. In seinem Werk „Astronomia Europaea“ beschreibt er dieses Modell. Der Dampfswagen wird aber altchinesischen Erzählungen aus der Zeit der Chou-Dynastie²⁷ zugeschrieben, und so ist es fraglich, ob er dieses Modell selbst erfunden hat. Ferner konstruierte der Franzose Elie Richard 1690 ein Fahrzeug, das mittels eines Zahnradgetriebes mit den Füßen in Bewegung gesetzt wurde.²⁸

Antriebsfindung in der Neuzeit

In der Neuzeit, im Zeitalter der Aufklärung, beschäftigte man sich erstmals wissenschaftlich mit dem Wagenbau, den Akademien in Stockholm, Paris und Kopenhagen ab 1717 anregten.²⁹

Für die Konstruktion eines selbstbeweglichen Fahrzeuges stellte sich nun vor allem die Frage nach einer geeigneten Antriebsquelle, wovon in den folgenden Jahren diverse entwickelt wurden. Der niederländische Physiker, Mathematiker und Astronom Christiaan Huygens (1629–1695)³⁰ unternahm den Versuch, Schießpulver in einem Zylinder einzusetzen, das durch die Explosion einen Unterdruck erzeugte und so einen Kolben antrieb. Trotz weiterer Verbesserungen an diesem Luftdruckmotor konnte mit dem Schießpulver kein kontinuierlicher Arbeitsprozess erreicht werden.³¹ Sein Assistent, Denis Papin (1647-1712)³², ein französischer Physiker, Mathematiker und Erfinder, konstruierte 1690 eine Maschine, die durch Wasserdampf angetrieben wurde. Diese Erfindung eignete sich zwar nicht für die praktische Anwendung, wies aber Grundzüge der atmosphärischen Dampfmaschine auf. Der Engländer Thomas Savery entwickelte eine Dampfpumpe für die Entwässerung in Bergwerken, doch erst die im Jahr 1712 gemeinsam mit Thomas

²⁴ vgl. Berns, *Die Herkunft des Automobils*, S.60f

²⁵ Bürbaumer, *Das erste Auto der Welt?*, S.7

²⁶ Brockhaus, Bd.23. VALL-WELH

²⁷ unterschiedliche Schreibweisen: Chou oder Zhou

²⁸ Bürbaumer, *Das erste Auto der Welt?*, S.7ff

²⁹ Eckermann, *Vom Dampfswagen zum Auto*, S.26

³⁰ Brockhaus, Bd.10. HERR-ISS

³¹ Eckermann, *Vom Dampfswagen zum Auto*, S.26f

³² Brockhaus, Bd.16. NORE-PERT

Newcomen entwickelte atmosphärische Dampfmaschine fand ihre Anwendung. Bei der Reparatur einer Maschine Newcomens wurde das Interesse von James Watt für diese Form des Antriebs geweckt. Dieser konstruierte in der Folge eine direkt wirkende Dampfmaschine, die nicht durch den atmosphärischen Druck, sondern mit Dampf angetrieben wurde und eine Leistung von ca. 20 PS erbrachte. James Watt (1736 - 1819) verbesserte seine Erfindung und die doppelt wirkende Dampfmaschine von 1781 fand weiten Einsatz in der Industrie. Die Dampfmaschinen Watts gelten nach wie vor als der Auslöser der 1. industriellen Revolution, die von England ihren Ausgang nahm. Sie ermöglichten eine rasch einsetzende Mechanisierung: Wasserpumpen, Antriebs- und Werkzeugmaschinen, Dampfpflüge, Dampfeisenbahnen und Dampfschiffe eröffneten den Menschen neue Möglichkeiten.³³

In der Folge gab es Versuche, Dampfmaschinen in Fahrzeuge einzubauen. Wesentliche Voraussetzung hierfür war die Idee, die schweren ortsfesten Dampfmaschinen kleiner und leichter zu machen, sodass sich diese als Fahrzeugantrieb eigneten. Vor allem Frankreich und England übernahmen bald eine führende Rolle im Dampfwagenbau, aber auch in Österreich konnte man in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts einige vereinzelte Probefahrten dieser Furcht erregenden, lärmenden Gefährte bestaunen. Diese allerersten Fahrten jener Dampfwagenpioniere erreichten noch keine breite Basis. Sie waren Einzelphänomene, über die man erstaunt war, für die man großes Interesse und Neugierde zeigte und von denen sich Berichte in Tageszeitungen fanden, die von der Existenz derartiger Fahrzeuge, von deren Können, dem technischen Stand und ihren Funktionen berichteten.

2. Das Fahrrad als Vorreiter des Automobils

2.1. Entwicklung und Reaktionen der Bevölkerung auf die ersten Fahrräder

In dieser Zeit des Experimentierens der ersten Kraftfahrzeuge wurden die ersten Fahrräder entwickelt, deren Geschichte eng mit der des Automobils verbunden ist, da viele Erkenntnisse gewonnen wurden, die später bei diesem ihre Anwendung

³³ Eckermann, *Vom Dampfwagen zum Auto*, S.29

fanden. Das Fahrrad machte die Bevölkerung aber auch mit neuen alternativen Fortbewegungsmitteln zu Kutsche und Pferd, mit schnelleren Geschwindigkeiten vertraut und war mit ausschlaggebend für eine Verbesserung der Straßenzustände. Neben technischen Parallelen waren die Reaktionen auf die ersten Fahrräder bzw. Laufräder ähnlich zwiespältig wie beim Automobil. Viele der Konflikte des frühen Automobilismus traten bereits in der Fahrradkultur auf. Dieses war ebenso ein Verkehrsmittel, mit dem hohe Geschwindigkeiten in einem Straßenraum erzielt wurden, in dem sich langsam Menschen und Tiere bewegten und so die Straßenbenutzer und deren Verkehr störte. Da auch Frauen Fahrrad fuhren, wurden ihre Vehikel skeptisch als „Emanzipationsmaschinen“ beargwöhnt. Ihr Betrieb musste erlaubt und amtlich gekennzeichnet werden. Als die ersten Automobile auf Österreichs Straßen fuhren, hatten sie eine ähnliche Wirkung. Sie tauchten genauso unerwartet auf, fuhren zu schnell, belästigten Fußgänger, Reiter und Zugtiere, erzeugten Lärm, Staub, Gestank und riefen unter weiten Teilen der Bevölkerung einen gewissen Neid gegenüber den wohlhabenden Fahrern hervor. Deshalb erschienen Fahrradfahrer und Automobilisten anfänglich als „Verbündete“³⁴, die in denselben Zeitschriften und Vereinen zusammenfanden. Die Fahrer der „velocipede“ (lat. Schnellfuß) gründeten die ersten Radfahrvereine, die oft zu Automobilclubs wurden oder Seite an Seite mit neu gegründeten Clubs gegen restriktive Verkehrsvorschriften und um die Akzeptanz in der Bevölkerung kämpften. Mit der Entwicklung von Automobilen spezialisierten sich viele Fahrradfirmen auf die Herstellung dieser und so wurden „Velozipedfreunde“ oft erste Nutzer des Motorwagens.³⁵ Der sportliche Charakter des Fahrrades und ein ausgeprägtes Vereinswesen führten, ähnlich wie beim Automobil, zu dessen Popularisierung.³⁶

Die Geschichte des Fahrrades ist, wie oft bei Erfindungen, eine Summe von Ideen und Entwicklungen, die zu einer gewissen Zeit „in der Luft“ lagen. Bekannt wurde der aus Karlsruhe stammende Forstinspektor Baron von Drais, der 1817 ein Patent für eine Laufmaschine erhielt. Dieses Gefährt hatte hintereinander angeordnete Laufräder sowie ein lenkbares Vorderrad und sollte die Geschwindigkeit des Menschen mehr als verdoppeln.³⁷ In der Folge gab es einige Veranstaltungen und Wettfahrten, wobei Drais bei einer 50 Kilometer langen Fahrt von Karlsruhe nach Kehl, zum Erstaunen des Publikums, die Zeit, die die Pferdepost für diese Strecke

³⁴ Möser, *Geschichte des Autos*, S.27f

³⁵ vgl. Müller, *Gestern, heute, morgen*; Leufen, *Das Fahrrad*; Hochmuth, *Kommt Zeit, kommt Rad*.

³⁶ vgl. Fraunholz, *Motorphobia*, S.29

³⁷ Pilz, *Fahr!Rad*, S. 7

benötigte, um das Vierfache unterbot³⁸. Eine derartige Fahrt auf den damals unebenen Straßenverhältnissen, meist handelte es sich um Wege mit festgefahrenen Spurrillen und Schlaglöchern, gestaltete sich als gymnastische Herausforderung und auch die zur Fortbewegung nötige breitbeinige Schreitbewegung muss etwas unangenehm gewesen sein. Als besonders schwierig erwies sich das Bergabfahren, denn da das Fahrzeug keine Bremsen hatte, durfte der Fahrer, wollte er einen „header“³⁹ vermeiden, rechtzeitiges Absteigen nicht versäumen. Dies war sicherlich auch mit ein Grund, weshalb Laufradfahrer oft belächelt, verspottet und ein beliebtes Objekt von Karikaturisten wurden⁴⁰. Nachdem das Gesuch Karl Freiherr Drais von Sauerbronn, ein Privilegium auf seine Laufmaschine zu bekommen, von der österreichischen Kommerzhofkommission 1817 abgelehnt wurde⁴¹, verließ er Deutschland um sein Velociped in Paris, wo die Straßenverhältnisse deutlich besser als in Deutschland oder Österreich waren, publik zu machen und wo er es „Draisienne“⁴² nannte. Bald wurde es unter dem gehobenen Adel und dem wohlhabenden Bürgertum, das sich häufig in Parks aufhielt, „chic“ ihr „hobby-horse“ oder „dandy-horse“ in den Erholungsgebieten auszuführen. Die ersten Laufräder wurden somit, vergleichsweise wie die ersten Automobile, ein Prestigeobjekt reicher adeliger Söhne. Misstrauisch und ablehnend wurde das Laufrad vor allem von Kutschern und berittenen Verkehrsteilnehmern beäugt, die sich durch deren zunehmende Zahl belästigt fühlten und sie als eine mögliche Konkurrenz sahen. Schließlich wurde, vor allem von Seiten der Laufradfahrer, oft das Argument aufgegriffen, dass ein solches Rad Kosten sparen würde, denn Kutschen bedurften zusätzlich zu den Anschaffungskosten, Ausgaben für ein Reitpferd sowie einen Stall, Hafer und Pflege für das Tier. Die Laufräder waren in Wirklichkeit aber aufgrund der hohen Anschaffungskosten und der Unzuverlässigkeit weit entfernt von einem Massenverkehrsmittel, sondern eigneten sich als Hobby bzw. Sport- und Prestigeobjekt und dementsprechend fuhren fast ausschließlich junge Männer der Aristokratie und des wohlhabenden Mittelstandes mit dem neuen Gefährt. Sie hatten zumeist das Bedürfnis, ihren Reichtum zur Schau zu stellen und ausreichend Zeit mit dem neuen Sportgerät Ausflüge und Wettfahrten zu unternehmen. Das kostspielige Gefährt wurde zu einem Symbol von Luxus und

³⁸ Hochmuth, *Kommt Zeit, kommt Rad*, S. 10ff

³⁹ header = Bezeichnung für den Sturz kopfüber die Lenkstange (siehe Leufen S. 17)

⁴⁰ Hochmuth, *Kommt Zeit, kommt Rad*, S.14

⁴¹ Pilz, *Fahr! Rad*, S.19

⁴² unterschiedliche Schreibweisen – auch „Draisine“

Anderssein. Der Großteil der Bevölkerung lebte in Armut und hatte gewiss andere Sorgen als auf einer Draisienne, die für die meisten ohnedies nicht leistbar war, über staubige Landstraßen zu holpern. Widerstand gegen die Laufradfahrer äußerte sich vor allem in Beschwerden über deren Rücksichtslosigkeit und Schnelligkeit, wodurch sie Gefahr, Furcht und Schrecken sowie Staubwolken verbreiteten. Dennoch stieg die Nachfrage und somit die Erzeugung und oftmals eröffneten die Hersteller Fahrschulen, um die Menschen auf diesem Gefährt einzuschulen. So errichtete in Wien Anton Burg um 1818 eine Laufradschule, wo er die Velocipedisten verbesserte Fahrtechnik und rücksichtsvolleres Verhalten lehrte.⁴³ 1824 erhielt er ein Privileg auf die Erfindung von dreirädrigen Fahrgestellen, die von ihm „Gesundheits- und Unterhaltungs-Maschinen“ genannt wurden.⁴⁴

Drais hatte keinen kommerziellen Erfolg⁴⁵. Die Laufräder waren bald wieder von den Straßen verschwunden. In der Folge gab es vereinzelte Entwicklungen von Drei- und Vierrädern, doch waren diese meist zu schwer, sehr teuer und wurden, obwohl sie im Vergleich zu den Hochrädern als sehr sicher galten, oft als unsportliche Damen- oder Altherrenräder belächelt.⁴⁶ Zu einem ersten Boom des Fahrrades kam es in den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts, als in Frankreich die ersten Micheaux- Räder mit Pedalen und einer Klotzbremse entwickelt wurden und das Holz allmählich durch Eisen abgelöst wurde. Da England über die fortschrittlichste Stahlindustrie verfügte, spezialisierten sich britische Industrien wie die Coventry Machines Company, ehemalige Coventry Sewing Machines Company, auf die Herstellung und Weiterentwicklung der Fahrräder.⁴⁷ Auch in Österreich spezialisierten sich vor allem Nähmaschinenhersteller auf die Herstellung von Fahrrädern, wie aus folgendem Artikel der Wiener Nähmaschinen und Velocipede Zeitung, mit dem Untertitel Fachzeitung zur Hebung der Nähmaschinen-Industrie und des Velocipede-Sportes im Juli 1888, hervorgeht:

Unser „Wiener Stahlrad“. Wir sandten unsere August-Nummer an sämtliche österreichisch-ungarische Nähmaschinen-Abonnenten, und da der grössere Theil derselben Fahrräder zum Verkauf unterhält, so bitten wir freundlich um Abonnenten unserer „Nähmaschinen-Zeitung“ pro anno mit nur 2 fl.⁴⁸

⁴³ Hochmuth, *Kommt Zeit, kommt Rad*, S.14

⁴⁴ Pilz, *Fahr!Rad*, S.19

⁴⁵ Pilz, *Fahr!Rad*, S.7

⁴⁶ Hochmuth, *Kommt Zeit, kommt Rad*, S.27

⁴⁷ Leufen, *Das Fahrrad*, S.15

⁴⁸ *Wiener Nähmaschinen und Velocipede Zeitung*, 1888, Nr.4, S.9

Technisch gesehen nahmen die Räder, die oft humorvoll „boneshaker“⁴⁹ genannt wurden, zunehmend die Form von Hochrädern an, da auf diese Weise mehr Weg bei einer Pedalumdrehung zurückgelegt werden konnte. Sie wurden fast ausschließlich aus Stahl gefertigt, mit Bremse und Vollgummireifen und ab 1888⁵⁰ schließlich mit Luftreifen, die der schottische Tierarzt A. Dunlop entwickelt hatte ausgestattet.⁵¹ Im Bestreben das Hochrad sicherer zu machen, entstand das heutige Niederrad oder auch Sicherheitsrad genannt, bei dem nun die Antriebsräder verkleinert und der Kettenantrieb entwickelt wurden. Mit den technischen Verbesserungen und den veranstalteten Rennen und Meisterschaften, die häufig im Wiener Prater stattfanden, kam es zu einer zunehmenden Popularisierung und zur Gründung von Radfahrervereinen, wie dem 1869 gegründeten Wiener-Velociped-Club unter dem Präsidium des Fürsten Egon von Thurn und Taxis. 1886 existierten in Österreich-Ungarn bereits 120 Radclubs mit insgesamt etwa 1500 Mitgliedern⁵², 1896 bereits über 1000 – 207 davon in Wien.⁵³ Bereits 1889 finden sich Meldungen in österreichischen Zeitungen, dass der englische Markt seinen Einfluss verlor und heimische Firmen an Aufträgen dazugewannen:

Der Ruf englischer Fahrräder ist im Schwinden begriffen, seitdem die deutsche Concurrenz mit auf den Markt getreten. Auf allen deutschen Rennbahnen hören wir nur vom Siege deutscher Fahrräder, welche erste Preise errungen. Auch bei uns in Oesterreich-Ungarn wird das nach und nach anders. So machte man uns die Mittheilung, dass auf dem Bundesfeste des Oesterr-ung. Radfahrer-Bundes, welches am 9. und 10. Juni in Graz stattfand, die drei Hauptpreise den Rädern aus der Fabrik Seidel & Naumann in Dresden zufielen, und zwar gewann die Meisterschaft von Oesterreich-Ungarn das Sicherheits-Zweirad „Teutonia“ und das Dreirad „Alemannia“, sowie die Medaille für das 3000 Meter internationale Sicherheits-Zweiradrennen abermals Naumann's Sicherheitsrad.⁵⁴

Einige Spalten weiter wird diese Meldung des Aufschwungs der österreichischen Fahrradindustrie nochmals bestätigt *„Unsere Wiener Fabrikanten haben vollauf zu thun. Wir sind noch nicht auf der Höhe der Saison und haben bereits hübsche Erfolge erzielt.“*⁵⁵ Die zwiespältigen Meinungen über das Radfahren blieben vorerst bestehen und auch 1902, als das Fahrrad allmählich vom einstigen

⁴⁹ Leufen, *Das Fahrrad*, S.15

⁵⁰ Müller, *Gestern, heute, morgen*, S.8

⁵¹ Leufen, *Das Fahrrad*, S. 23ff

⁵² Hochmuth, *Kommt Zeit, kommt Rad*, S.46

⁵³ Pilz, *Fahr! Rad*, S.9

⁵⁴ *Wiener Nähmaschinen und Velocipede Zeitung*, 1889, Nr.12, S.2

⁵⁵ ebda, S.3

Luxusgegenstand weniger Bevorzugter zu einem allgemeinen Gebrauchsgegenstand wurde, erhitzten sich die Gemüter über dieses Thema.⁵⁶

2.2. RadfahrerInnen berichten

Der Verkehr mit dem Fahrrad und dessen Verbreitung wurde, wie bereits erwähnt, nicht nur befürwortet. Einerseits führte die zunehmende Zahl der sich auf der Straße befindlichen Radfahrer zu Problemen im Verkehrsablauf, andererseits waren es oftmals die Vorteile des Rades, die Schwierigkeiten auslösten, wie zum Beispiel die hohe Geschwindigkeit und seine Lautlosigkeit. Anstoß des Ärgernisses war natürlich auch die Tatsache, dass nur reiche Leute die Möglichkeit hatten ein Fahrrad zu erwerben und so wurden diese mit verärgerten und spöttischen Bemerkungen bedacht. Das Fehlverhalten so mancher Fahrer sowie eine mangelnde Verkehrsdisziplin führte zu Vorwürfen der Rücksichtslosigkeit und der viel zu hohen Geschwindigkeit, durch die sie, wie überliefert wird, eine unzumutbare Gefahr auf der öffentlichen Straße darstellten und zudem noch Unmengen an Staub aufwirbelten. So finden sich in den Zeitungen und Zeitschriften zahlreiche Berichte, die in einer ablehnenden Haltung gegenüber den Radlern geschrieben sind. Dass die Radfahrer beräderte Wildlinge mit keinerlei Gewissen seien, wird auch aus der 1899 publizierte Karikatur (Abbildung 3) eines Radfahrers deutlich, der auf die Frage, ob er bereits verunglückt wäre, antwortet, dass dies zwar mehrere Passanten seien, er selbst jedoch noch nicht.⁵⁷ Die Protestreaktionen der Bevölkerung auf die RadfahrerInnen reichten von Beschimpfungen bis hin zu körperlichen Übergriffen. Dass so mancher handgreiflich wurde, zeigt auch die offenbar notwendige Gesetzgebung, die die Wiener Fahrradzeitung im April 1902 mitteilt. *„Endlich wird auch darauf hingewiesen, dass Handlungen, durch welche eine Beschädigung der Fahrräder oder eine Gefahr für den Radfahrer entstehen kann, wie das Bestreuen der Radfahrwege mit Nägeln oder Glasscherben, das Verlegen der Radfahrwege durch Steine und dergleichen, im Sinne des § 85 ST.-G.-B. den Charakter einer boshaften Beschädigung des Eigenthums, beziehungsweise Gefährdung der persönlichen Sicherheit tragen kann und laut § 86 ST.-G.-B. nach dem für Eigenthum oder Person entstandenen Schaden mit Kerkerstrafe, sogar bis zu zehn*

⁵⁶ vgl. Wiener Fahrrad-Zeitung, 1902, Nr.2, XVII.Jg., S.1

⁵⁷ Wiener Luft, Beiblatt zum Figaro, Aha, 1900, Nr.40

*Jahren, bedroht ist.*⁵⁸ Ein besonders brutaler Vorfall ereignete sich im Jahr 1901, als ein Kutscher aus Bisamberg einem vierzehnjährigen Jungen⁵⁹ aus Floridsdorf, da er mit seinem Fahrrad zu nah an seinen Wagen gekommen war, mit dem Peitschenstock auf den Kopf schlug, sodass dieser bewusstlos und blutüberströmt nach Wien ins Allgemeine Krankenhaus gebracht werden musste.⁶⁰

Auf Grund des Drucks von Teilen der Bevölkerung wurde der Verkehr mit dem Fahrrad auch durch polizeiliche Verordnungen reglementiert. So wurde in den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts das Befahren sämtlicher Wiener Straßen mit dem Velociped untersagt, mit einer neuen Radfahrordnung 1885 wurden Nummerntafeln und Fahrprüfungen eingeführt und einige Straßen für den Verkehr wieder freigegeben.⁶¹

Frauen, die ihre Leidenschaft fürs Radfahren entdeckten, waren in den ersten Jahrzehnten ihrer Einführung gesellschaftlich höchst verpönt, denn die Radfahrerin wich in jedem Fall vom idealen Bild der sich fügenden, zarten, keuschen, unselbständigen Frau ab. So berichten Radfahrerinnen aus dieser Zeit, dass sie unterwegs immer wieder mit Massenaufläufen konfrontiert waren, die ihnen nicht nur den Weg versperrten, sondern unschöne Beschimpfungen entgegen warfen⁶². Damals übliche Argumente gegen Frauen am Rad reichten von dem abstoßenden Bild der schwitzenden Frau über die skandalöse, obszöne Frau, die beim Radfahren, entgegen der damals üblichen Kleidungs Vorschriften, ihre Knöchel und somit sich selbst entblößte. Dass dies zu heftigen Diskussionen führte und viele Damen und Herren über die Unsittlichkeit der Radfahrerinnen entrüstet waren, greift auch die Zeitschrift Figaro mit der Karikatur „Sittliche Entrüstung“ (Abbildung 2) auf. Humoristisch wird die Doppelmoral der Bevölkerung kritisiert, indem eine ältere Dame mit angehobenem Rock und entblößten Knöcheln sich folgendermaßen über eine Radfahrerin äußert: *„Unbegreiflich, was die Radlerinnen im Dreß leisten. Mir dürfte jemand weiß Gott was geben, ich ließe mich so nicht blicken.“*⁶³ Trug die Rad fahrende Frau Hosen oder hosenartige Kleidung wurde befürchtet, sie könne ihre dem Mann untergeordnete Rolle aufgeben und selbständig werden. So wurde bereits davon gesprochen, dass nun die so wichtige Zeremonie des Essens, sei es mit Freunden, im Kreise der Familie oder bei philosophischen Tischgesprächen, ein

⁵⁸ Wiener Fahrrad-Zeitung, 1902, Nr.10, XVI. Jahrgang, S.3ff

⁵⁹ Ferdinand Knoll

⁶⁰ Der Hausfreund, Beilage zur Kremser Zeitung mit Waldviertler Bote, 1901, Nr.26, S.205

⁶¹ Hochmuth, *Kommt Zeit, kommt Rad*, S.43

⁶² vgl. Brigitte Lehmann, *Die Entdeckung der Freiheit*, S.86 - 92

Ende finden würde. Da die Frau nun studiert „*oder fleißig Radl stampft*“, so karikiert die Zeitschrift Figaro, würde das „Mahl der Zukunft“ (Abbildung 1) aus einer Pille bestehen, die von den Gelehrten aus Somatose hergestellt wird. Die traute Herdflamme würde von nun an wegen den Rad fahrenden Frauen erloschen bleiben.⁶⁴ Die Ablehnung ging so weit, dass den Frauen Unsittlichkeit auf Grund versteckter sexueller Betätigung beim Radfahren vorgeworfen wurde. Unter einigen Ärzten brach indes eine heftige Diskussion über die negativen Auswirkungen des Fahrens auf den weiblichen Körper aus.⁶⁵ So berichtet die Kremser Zeitung aus dem Jahr 1901 über einen Vorfall eines fünfzehnjährigen Mädchens, das, laut Aussage ihres Arztes, verursacht durch übermäßiges Radfahren, plötzlich das Gedächtnis verlor.⁶⁶

Nichtsdestotrotz gab es eine kleine Anzahl von Frauen, die sich über diese gesellschaftlichen Maßregelungen hinwegsetzte. So fand in Frankreich – Bordeaux im Jahr 1868 das erste Damen-Radrennen statt⁶⁷ und bei dem Städterennen im selben Austragungsland starteten am 7. November 1869 unter den 198 Teilnehmern bereits 5 Frauen. Auch von Queen Victoria, die jedoch die elegantere Lösung des Dreirades bevorzugte, weiß man, dass sie sich als Radfaherin bekannte und mit ihrem Gefährt die Gartenwege des Buckingham Palace erkundete⁶⁸. Langsam stieg allmählich auch in Österreich die Zahl der Fahrrad fahrenden Frauen und die österreichische Frauenrechtlerin Rosa Mayreder argumentierte in ihrer Schrift „Zur Kritik der Weiblichkeit“, dass das Fahrrad wesentlich zur Emanzipation der Frau aus den höheren Schichten beigetragen habe⁶⁹. Neue, gesündere Kleidung, sportliche Betätigung in freier Natur, oft ohne Anstandsdame und das „Er-Fahren“ von unbehüteter persönlicher Mobilität machten aus streng erzogenen und gelenkten Mädchen selbstbewusstere Frauen.⁷⁰ Dennoch sollten Rad fahrende Frauen noch längere Zeit mit Widerstand zu rechnen haben. Als im Jahr 1900 der deutsche Kaiser Wilhelm zum feierlichen Anlass der Enthüllung eines Denkmals der Königin Luise in Tilsit weilte, befanden sich auch Radlerinnen im Festzug. Der Kaiser, dessen Gunst sich alle Sportvereine erfreuten, wandte sich mit folgenden Worten an

⁶³ Wiener Luft, Beiblatt zum Figaro, *Sittliche Entrüstung*, 1898, Nr.42

⁶⁴ Figaro, *Das Mahl der Zukunft* (Wien 1898) XLII. Jg, Nr.34

⁶⁵ vgl. Hans-Erhard Lessing, *Fahrradkultur*, S.18-22; Hochmuth, *Kommt Zeit, kommt Rad*, S. 52-62

⁶⁶ Der Hausfreund, Beilage zur Kremser Zeitung mit Waldviertler Bote, 1901, Nr. 27, S.215

⁶⁷ Hochmuth, *Kommt Zeit, kommt Rad*, S.30

⁶⁸ ebda, S.54ff

⁶⁹ ebda, S.58

⁷⁰ vgl. Lessing, *Fahrradkultur*, S.18-22, vgl. Hochmuth, *Kommt Zeit, kommt Rad*, S.52-62

die neben ihm stehenden Ehrenjungfrauen, die ihm kurz zuvor ein Gedicht rezitiert hatten: „*Ich bitte Sie meine Damen, steigen Sie nicht aufs Rad!*“⁷¹

Schriftsteller und begeisterter Radfahrer, der die Entwicklung des Fahrrades miterlebt hatte, war Arthur Schnitzler, der am 4. August 1893 nach seiner bestandenen Radfahrprüfung schrieb: „*Der Strohalm, mit dem ich mich an die Lebensfreude klammere, ist augenblicklich das Bicycle.*“ Er forderte auch Hugo von Hofmannsthal in einem Briefwechsel enthusiastisch auf: „*Sie müssen Bicycle fahren lernen!*“ Dieser folgte seinem Rat, war offensichtlich angetan und erwiderte: „*Das Radfahren macht mir eine große Freude: es ist wunderschön, ein bisschen ermüdet und erhitzt sich irgendwo hinzusetzen und über die Sträucher, die Wiesen und die Hügel hinzuschauen, und abends ist es sogar wunderschön, in den Straßen der Vorstädte zu fahren.*“⁷²

Nach diesem ersten Fahrradboom hatten 1898/99 viele Fabriken zu viel produziert und gingen in Konkurs. Das Fahrrad wurde in der Folge billiger und in den kommenden Jahren auch für ArbeiterInnen erschwinglich.⁷³ Die adelige Käuferschicht stieg langsam auf Automobile und Motorräder um.

Die Böswilligkeit des einen oder anderen Nichtradfahrers schien aber dennoch nicht abgerissen zu sein und so schreibt die Wiener Fahrrad – Zeitung im Oktober 1902: „*Unglaublich erscheint es beispielsweise, dass sich noch immer Buben finden – man weiss nicht recht, ob grosse oder kleine, denn sie lassen sich bei ihrem ruchlosen Werk nicht attrapieren, aber fast möchte man glauben, es wären grosse Buben – die ein intensives Vergnügen daran finden, auf von Radlern stark frequentierten Wegen die berühmten spitzen Flaschenböden nebst Schuhnägeln garnierung zu placieren.*“⁷⁴

Auffällig wäre auch, schreibt die Wiener Fahrrad-Zeitung, dass dies meist in ärmeren Gegenden geschehe und wohl auf den Neid des Arbeiters auf einen fleißigeren, der sich eben ein solches Gefährt leisten kann, zurückzuführen sei, wie dies unlängst zuvor in Inzersdorf der Fall gewesen war.⁷⁵

⁷¹ Christliche Hausblätter, Beilage zur Kremser Zeitung, 1900, Nr. 42, S.335

⁷² Hochmuth, S.47 zitiert nach Hofmannsthal, Hugo von, Arthur Schnitzler, Briefwechsel, S.83f

⁷³ vgl. Lessing, *Fahrradkultur*, S.14-17

⁷⁴ Wiener Fahrrad-Zeitung, 1902, Nr. 4, XVII. Jg., S.1

⁷⁵ ebda, S.2

3. Die ersten Dampfwagen und deren Akzeptanz

Was den Fahrzeugbau betrifft, so gab es mehrere Versuche, Dampfmotoren in Wagen einzubauen. Dazu war es notwendig, die Maschinen kleiner und leichter zu machen, damit sie sich als Antrieb für Fahrzeuge eigneten.

In Amerika konstruierte Olivier Evans (1755-1819)⁷⁶ 1786 einen Dampfwagen, der jedoch kurz vor der Fertigstellung durch eine Feuerbrunst vernichtet wurde.⁷⁷ Da man zu dieser Zeit die Idee, den Dampf als Treibkraft eines Wagens zu verwenden, für unmöglich hielt, wurde ihm das Patent auf einen Dampfwagen verweigert.⁷⁸ 1805 erhielt Evans von der Gesundheitsbehörde der Stadt Philadelphia den Auftrag, einen durch Dampf betriebenen Schwimmbagger zu bauen, um Schlick aus den Docks am Delaware River zu holen. Evans begann mit seinen Arbeiten 1,5 Kilometer vom Fluss entfernt, möglicherweise um seinen Traum vom selbst fahrenden Motorwagen verwirklichen zu können. Am 13. Juli 1805 fand die erste Fahrt seines „Orukter Amphibolos“, seines amphibischen Baggers, statt. Den Überlieferungen zufolge strömten wahre Menschenmassen auf den Center Square, um dieses Gefährt zu begutachten, in dem Evans eine Mitfahrgelegenheit anbot. Die Baggerarbeiten waren nicht sehr effizient und weitere Versuche zu dampfbetriebenen Fahrzeugen endeten in Amerika ebenfalls wenig Erfolg versprechend.⁷⁹ Im Vergleich zur elektrischen Straßenbahn setzte sich das Automobil in Amerika deutlich langsamer durch. Wagen mit Dampftrieb waren trotz einiger erfolgreicher Versuche bei der Bevölkerung nicht sehr beliebt, da sie die Luft verschmutzten, Pferde verschreckten und einen außerordentlichen Lärm machten.⁸⁰ Ferner hatte in den Vereinigten Staaten die Eisenbahn eine äußerst wichtige Rolle als Transportmittel gewonnen.

In Frankreich gelang 1769 dem französischen Heeresingenieur Nicolas Joseph Cugnot (1725-1804)⁸¹ der Bau eines dampfgetriebenen Dreiradfahrzeuges, dem 1771 eine große, fünf Tonnen schwere Zugmaschine gleicher Grundbauart folgte, die das französische Kriegsministerium zur Beförderung von Kanonen in Auftrag gegeben hatte.⁸² Die hinteren beiden Räder dieser „Cugnot'schen Locomotive“ waren Laufräder, nur das vordere war lenkbar. Cugnot gruppierte Kessel, Maschine

⁷⁶ Brockhaus, Bd.6.DUD-EV.

⁷⁷ Bürbaumer, *Das erste Auto der Welt*, S.10

⁷⁸ Blau, *Das Automobil*, S.2f

⁷⁹ Reinold, S 23ff vgl. Georgano/ Wright, *Amerikanische Automobile*, S.10

⁸⁰ Lay, *Geschichte der Straße*, S.152f

⁸¹ Brockhaus, Bd.5.CRO-DUC

⁸² Blau, *Das Automobil*, S.3f, vgl. Pincolits, *Die Dampflokomotive*, S.5f

und Antrieb um das Vorderrad, um dadurch eine große Ladefläche zu erhalten⁸³. Die Zugmaschine fuhr ungefähr 15 Minuten lang mit einer Geschwindigkeit von 4 km/h, dann musste der Kessel mit Wasser gekühlt werden. Da nur der Vorderteil des Wagens drehbar war, ließ er sich schwer manövrieren. Aus diesem Grund wurde bei einer Fahrt die Stadtmauer gerammt, der Dampfwagen wurde beschlagnahmt und dadurch berühmt. Heute steht das Original-Fahrzeug von Cugnot im Museum des Conservatoire National des Artes et Metiers (Gewerbemuseum) in Paris.⁸⁴ Im Wiener Technischen Museum findet sich eine originalgetreue Nachbildung des 7,23m langen Gefährts.⁸⁵

In England führten die Versuche von Richard Trevithick an Hochdruckmaschinen 1801 zum Bau des „ersten motorisierten Taxis“. Er montierte eine Dampfmaschine auf ein einfaches Fahrgestell und erreichte mit diesem - von der Bevölkerung „Puffing Devil“ genannten - Gefährt bei seiner Vorstellung am Weihnachtstag in Cornwall eine Geschwindigkeit von 15 km/h.⁸⁶ Bei einer weiteren Ausfahrt landete der Wagen im Straßengraben. Trevithick und sein Cousin schoben ihn daraufhin in einen Schuppen, doch da sie vergessen hatten, die Kesselbefeuerung abzustellen, brannten Wagen und Schuppen ab.⁸⁷ Weitere wichtige Fortschritte im Dampfwagenbau erreichten Sir Robert Goldsworthy Gurney (1793-1875)⁸⁸ und Walter Hancock (1799-1852). Gurneys Dampfwagen verkehrten zur Personenbeförderung zwischen London und Bath, Hancocks 20 im Verkehr benutzte Wagen erreichten bereits eine Geschwindigkeit von 24 km/h.⁸⁹ Die Wegegelder für Dampfomnibusse waren zu dieser Zeit aber noch 12x höher als die für Pferdeomnibusse, und der scharfe Geruch verbrannten Öls, umherfliegender Ruß und Kohlenstaub, aber auch häufige Pannen, wie zum Beispiel lecke Leitungen, gerissene Ketten und explodierende Kessel, trugen nicht zur Reisefreudigkeit bei. Der Großteil der Bevölkerung bevorzugte folglich nach wie vor die Reise im traditionellen Pferdewagen. Dennoch wurden in dieser Zeit wichtige Erfindungen getätigt, die später beim Auto wieder auftauchten, wie zum Beispiel das Zahnradwechselgetriebe, das Gelenkkreuz, das Differential oder das Ausgleichsgetriebe. Auf Grund des Drucks der Bevölkerung wurde aber in England,

⁸³ Eckermann, *Vom Dampfwagen zum Auto*, S.30ff

⁸⁴ Lay, *Geschichte der Straße*, S.154

⁸⁵ Seper, *Österreichische Automobilgeschichte*, S.12

⁸⁶ Lay, *Geschichte der Straße*, S.154f

⁸⁷ Reinold, S 24f vgl. Rolt, *The Cornish Giant*, S.61-64

⁸⁸ Britannica, Vol.5 Freon-Holderlin

⁸⁹ Bürbaumer, *Das erste Auto der Welt?*, S.10

wo es viele technologische Verbesserungen und Erfindungen im dampfbetriebenen Verkehr gab, die Weiterentwicklung des Automobils stark gehindert. 1865 wurde ein Gesetz – der „Red Flag Act“ verabschiedet, der Höchstgeschwindigkeiten sowie Maß- und Gewichtsgrenzen festsetzte. Außerhalb der Orte war nun eine maximale Geschwindigkeit von vier Meilen (6,4 km/h) und innerhalb von zwei Meilen (3,2 km/h) erlaubt. Zur Warnung von Mensch und Tier musste zudem jedem Kraftfahrzeug ein Mann mit einer roten Fahne vorausgehen.⁹⁰ Da diese Gesetzgebung den Fortschritt stark hemmte, übernahmen bald die Franzosen die Führung im Dampfwagenbau und erreichten einen beachtlichen technischen Standard. Zu den berühmtesten französischen Dampfwagenkonstrukteuren der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zählen Amedée Bollée, Vater und Sohn, Albert de Dion, Georges Bouton und Leon Serpollet.⁹¹

Wie die Pariser Bevölkerung auf die ersten Gefährte reagierte, berichtet ein Artikel in „Le Figaro“, vom 17. Oktober 1875.

Alle, die an jenem Tag durch den Bois-de Boulogne spazierten, blieben verblüfft stehen, „als sie statt feurig glänzender, eleganter Pferdegespanne eine Kutsche erblickten, die sich von alleine vorwärts bewegte. Es nützte nichts, sich die Augen zu reiben und die Ohren zu spitzen. Es handelte sich um ein dampfgetriebenes Fahrzeug, das kein Geräusch machte und sich bewegte wie ein Automat, plötzlich anhielt, unvermittelt nach rechts und links schwenkte und sich mit wunderbarer Präzision um die eigene Achse drehte, fast als wolle es seine Aufwartung machen. Die Kutschpferde, die die Allee überquerten, zeigten Anzeichen von Nervosität, schienen aber keine Angst zu haben. Vom Fuß des Triumphbogens aus folgte eine beträchtliche Menschenmenge den Manövern des Dampfwagens, der nach einer raschen Fahrt auf dem Place d'Étoile anhielt. Wo der Wagen hinfuhr, wurde er von der Neugier und Bewunderung der Leute empfangen, die seinen Manövern oft applaudierten. Er war die Erfindung eines Ingenieurs aus Mans, Amedée Bollée, der ihn nach seinen eigenen Worten zum Zeitvertreib und für Spazierfahrten benutzte.“⁹²

Wie eine solche Fahrt, als die Automobile noch in den Anfängen ihrer Entwicklung steckten, erlebt wurde, beschreibt auch der Bericht Leon Serpollets sehr lebhaft, der 1890 mit seinem Mitarbeiter Ernest Archadeacon eine fünftägige motorisierte Probefahrt von Paris nach Lyon unternahm. Attilio Brilli fasste den detaillierten Bericht Serpollets in seinem Buch, *„Das rasende Leben. Die Anfänge des Reisens mit dem Automobil“* zusammen.

⁹⁰ Eckermann, *Vom Dampfwagen zum Auto*, 32ff vgl. Blau, *Das Automobil*, S.4f

⁹¹ Bürbaumer, *Das erste Auto der Welt?*, S.12

⁹² zitiert nach Attilio Brilli, *Das rasende Leben*, S. 26f

„Nachdem sie Paris ohne Schwierigkeiten hinter sich gelassen haben,“ erzählt Serpollet, „rattert das Fahrzeug durch die weite Landschaft vor der Stadt, und alle Pferde schlagen aus und bäumen sich auf, wenn es vorbeikommt. Auf der Weiterfahrt zeigt der Wagen jedoch Anzeichen von Ermüdung und fängt an, Schraubenmutter, Bolzen und Teile der Karosserie zu verlieren. In jedem Dorf steigen die beiden aus dem Automobil, suchen einen Amboß und machen sich, nachdem sie ihre Mäntel ausgezogen haben, daran, die Ersatzteile zu schmieden. Von Zeit zu Zeit gießen sie Wasser in das Spiralrohr und fahren eilig weiter. Dann kommt die Phase der Unfälle, die gleich reihenweise aufeinander folgen. Auf halber Höhe eines steil abfallenden Weges bricht der Hebel, von dem das einzige Leitrad gesteuert wird, plötzlich an der Stelle ab, wo er mit dem Fahrgestell verbunden ist. Die Bremsen werden gezogen, doch der Wagen fährt ungerührt weiter... „Wegen einer solchen Kleinigkeit geben wir nicht auf“, sagt Serpollet. „Wir halten bei einem Eisenschmied, der uns eine riesige, unzerstörbare Stange zur Verfügung stellt. Weiter geht's, schneller als vorher. Die Stange hält. Plötzlich werden wir nach vorne geschleudert, als der Wagen abrupt anhält. Was ist jetzt passiert?“ Eine Felge, die direkt vor dem Wagen rasch davonrollt, lässt darauf schließen, daß das zum Lenken dienende Rad sie soeben im Stich gelassen hat, um eigene Wege zu gehen. Sie fahren unbeeindruckt weiter. Jetzt ist die kleine Klappe des Heizofens an der Reihe, sich selbständig zu machen, dann ein Zylinder, der lose über dem Boden zu baumeln scheint... Nach all den Umbauten und Reparaturen ist Serpollets Gefährt bei der Ankunft hundertfünfzig Kilo schwerer geworden.“⁹³

In Österreich gab es zu Beginn des 19. Jahrhunderts einige Versuche Dampffahrzeuge zu konstruieren. Die Probefahrten dieser Automobile erreichten aber noch keine breite Basis. Sie waren Einzelphänomene, die allgemeines Interesse und die Neugierde der ÖsterreicherInnen weckten. Deshalb steht in den Berichten der Tageszeitungen zu dieser Zeit auch das Erstaunen über die Existenz derartiger Fahrzeuge und deren Können im Vordergrund.

Ein österreichischer Dampfwagenpionier war Joseph Bozek (1756-1832), der als Mechaniker am Polytechnischen Institut in Prag arbeitete. Er assistierte dem Direktor des Institutes, Franz Joseph Ritter von Gerstner, der durch seine Pläne für den Bau der ersten Pferdeeisenbahn des Kontinents von Linz nach Budweis bekannt wurde.⁹⁴ Joseph Bozek baute eine 16 PS – Dampfmaschine, die Graf Wrba dem Institut geschenkt hatte, in einen Pferdewagen ein. Den Kupferkessel montierte er zwischen den Vorderrädern, unterhalb des Chassis, das mit einem Stahlrahmen verstärkt war. Die Vorführung des Dampfwagens am 24. September 1815 war ein solch enormer Erfolg, dass eine Woche später eine zweite Vorführung im

⁹³ Attilio Brilli, *Das rasende Leben*, S. 25

Bubenetscher Tiergarten stattfand. Wie die Prager Zeitung vom 26. September 1815 berichtete, kamen zahlreiche Zuschauer – „eine Versammlung von Freunden der Wissenschaft und Kunst“,⁹⁵ vor allem aus Adelskreisen, um das Gefährt zu begutachten, in dem Bozek 2 Passagiere, gegen Bezahlung, mitfahren ließ. Die Prager Zeitung berichtete wiederum sehr positiv über das Ereignis.⁹⁶

Im Jahre 1830 erwarb Joseph Ressel (1793-1857)⁹⁷ ein österreichisches Privileg auf ein Dampffuhrwerk. Laut Ressel - Denkschrift (1893) bot er diesen „Eilwagen“ um 200 Gulden einem Interessenten aus Triest an.⁹⁸

Peter Wilhelm Friedrich Voigtländer, der nach England reiste, um sich als Optiker auszubilden, entwickelte ebenfalls großes Interesse am Automobil. In England sollen nach zeitgenössischen Quellen damals rund einhundert Dampfkutschen in Gebrauch gewesen sein.⁹⁹ In London lernte Voigtländer Walter Hancock kennen, der in den Jahren 1829-1834 sieben Wagen baute. Der damals zwanzigjährige Voigtländer entschloss sich, einen Dampfwagen zu erstehen und so ging der achte Wagen Hancocks, den er 1834 baute, nach Wien. Der Transport des Wagens erfolgte durch 4 Pferde, die am 19. August in Nürnberg eintrafen. Auch dort wurde der Wagen mit derartigem Interesse begutachtet, dass die Wiener Zeitung vom 27. August 1834 über dessen Ankunft berichtete. Zur allgemeinen Ansicht stellte er den Wagen gegen einen Eintrittspreis im Prater aus. Am 26. Oktober 1834 führte Voigtländer den Wagen schließlich in der Prater Hauptallee vor. Die Leute erschienen äußerst zahlreich, um dem Spektakel beizuwohnen, denn offenbar war die allgemeine Neugierde der WienerInnen sehr groß. Die „Brünner Zeitung“ druckte folgenden Bericht eines Augenzeugen ab, der vor allem die einfache Handhabung dieses Dampfautomobils hervorhob, denn das Wechseln der Geschwindigkeit, die Leitung des Wagens und das Stillstehen bedurften von Herrn Voigtländer wenig Anstrengung, berichtete der Beobachter.¹⁰⁰

„Eben komme ich aus dem Prater, wo ich an Bord von Herrn Voigtländers Dampfwagen eine angenehme Spazierfahrt gemacht habe. Die Produktion verdient gewiß die Anerkennung und das allgemeine Interesse, welches die dabei in großer Anzahl erschienenen Zuschauer an den Tag legten. Nachdem die Maschine des Wagens auf dem Platze vor dem Zirkus im Prater geheizt worden war, lief derselbe um die bestimmte

⁹⁴ Bürbaumer, *Das erste Auto der Welt?*, S.10

⁹⁵ Prager Zeitung, 26. September 1815

⁹⁶ Seper, *Österreichische Automobilgeschichte*, S.10

⁹⁷ Brockhaus, Bd.18.RAH-SAF

⁹⁸ Seper, *Österreichische Automobilgeschichte*, S.10

⁹⁹ Seper, *Österreichische Automobilgeschichte*, S.10

¹⁰⁰ zit. Seper, *Österreichische Automobilgeschichte*, S.11

Stunde, von Herrn Voigtländer selbst geleitet, in den Fahrweg der Hauptallee ein und auf demselben – den Grad der Geschwindigkeit im Laufe willkürlich wechselnd und einige Male, um das Stillstehen zu zeigen, plötzlich anhaltend – bis zum Rondell fort, machte dort eine kurze Schwenkung und bewegte sich auf dieselbe Art unter häufigen Zeichen des Beifalles der Zuschauer zurück. Die Leitung des Wagens und die Kunst, demselben jeden Grad von Schnelligkeit im Laufe zu geben, kostete Herrn Voigtländer, wie ich, da ich unmittelbar neben ihm saß, zu bemerken Gelegenheit hatte, wenig Anstrengung; besonders leicht erschien mir das Forte, Piano und Stillstehen. Mit einem kaum merklichen Drucke setzte Herr Voigtländer den im langsamen Schritt gehenden Wagen plötzlich in so schnellen Lauf, daß die den Wagen in den Seitenalleen begleitenden Reiter im stärksten Galopp kaum gleichen Schritt zu halten vermochten. Bei der Rückkehr empfingen Herrn Voigtländer von allen Seiten Glückwünsche und Bravorufe, und es gönnte ihm gewiß jedermann diesen Triumph, sowie die Einnahme von nicht weniger als 15.000 Personen, welche das Vergnügen, dieser Produktion beizuwohnen, jeder mit 24 kr C.-M. gerne bezahlt hatten und in deren Mitte man auch den hochherzigen Erzherzog Karl mit seiner Familie bemerkte....¹⁰¹

Dass es bereits von Anfang an nicht nur Befürworter dieser neuen Gefährte gab, zeigte sich auch im März des Jahres 1872. Georg Sigl (1811-1887), der Besitzer einer Druckmaschinenfabrik in Wien und einer Lokomotivfabrik in Wiener Neustadt, erregte öffentliches Aufsehen mit seiner dampfbetriebenen "Straßenlokomotive". So wollte man ihm nicht die Erlaubnis des Verkehrs mit seiner Dampflokomotive erteilen, die sich zu jener Zeit nur auf die nächtlichen Stunden beschränkte.

Im "Local-Anzeiger der Presse" war am Dienstag, dem 12. März 1872 zu lesen:

" [Die Straßen-Lokomotive] wird trotz ihrer vielfachen Vorzüge bei uns sehr angefeindet und man hat es durchgesetzt, daß die Erlaubniß zum Verkehre während der Nachtzeit zurückgezogen, der Verkehr untersagt wurde. Fast unglaublich klingt es, was man uns als die Ursache dieses Verbotes bezeichnete. Vor kurzem fuhr die Locomotive zur Franz-Josefsbahn um 11 Uhr Nachts durch die Alservorstadt. Es fuhren wol mache Wagen vorüber, aber die Locomotive behinderte den Verkehr durchaus nicht. Es kam eine gräfliche Equipage... Am anderen Tag soll es der Graf durchgesetzt haben, daß Herrn Sigl der Verkehr mit der Locomotive untersagt wurde... Herr Sigl ließ sich jedoch nicht einschüchtern, er verlangte vom Bürgermeister, es möge eine Probefahrt am hellen Tage vorgenommen werden, damit sich Jedermann von den Vorzügen der Straßen-Locomotive überzeugen könne. Diese Probe wird in den nächsten Tagen stattfinden. Die Minister und der Statthalter werden denselben beiwohnen, der Reichs-Kriegsminister interessiert sich besonders lebhaft für die Straßen-

¹⁰¹ zit. Seper, *Österreichische Automobilgeschichte*, S.11

Locomotive, die in unserem Verkehrswesen eine großartige Umwälzung und Verbesserung hervorzurufen bestimmt ist.“¹⁰²

Schließlich fand am 27. März 1872 vormittags eine Probefahrt am Alsergrund statt.

Die „Neue Freie Presse“ (NFP), die diese Ausfahrt als „Schauspiel“ bezeichnete, berichtete Folgendes darüber:

„[Die Sigl'sche Straßenlokomotive] hat sich bei der heute abgehaltenen Probe glänzend bewährt. Die Fahrt in Curven, auf steilen Straßen, auf geschotterten und gepflasterten Straßen wurde ohne Hinderniß und ohne Belästigung der Passage zurückgelegt. Die Commission hat sich demnach bewogen gefunden, Herrn Sigl den Verkehr mit der Straßenlokomotive zu gestatten. Nur hat man denselben vorderhand auf die Stunden von 11 Uhr Nachts bis 5 Uhr Morgens im Sommer und 11 Uhr bis 6 Uhr im Winter und auf bestimmte Straßen beschränkt.“¹⁰³

Ein weiterer österreichischer Pionier des Dampfmotors war Ludwig Czischek-Christen¹⁰⁴. Er studierte Maschinenbau an der Technischen Hochschule in Wien und unterrichtete anschließend an der Staatsgewerbeschule. Am 30. Oktober 1880 erhielt er ein österreichisches und ungarisches Privileg für ein von ihm konstruiertes „Dampfvelociped“. 1910 eröffnete er eine Kanzlei als behördlich autorisierter Zivilingenieur für Maschinenbau und war schließlich als Sachverständiger und Schätzmeister für das Automobilwesen tätig.¹⁰⁵

Weiters baute 1886 Ludwig Baffrey, Ingenieur und technischer Direktor der Cosmonos-Textil-Werke in Josefthal, einen zweizylindrigen Dampfswagen.¹⁰⁶

In den 90er Jahren des 19. Jahrhunderts erstanden Graf Wimpfen und Graf Wilczek jun. ein Serpollet- Dampfautomobil. 1891 verfassten sie einen Brief, in dem sie Leon Serpollet baten, den Wagen aus Paris zur Probe nach Wien zu schicken. Serpollet lehnte dies ab und die beiden beschlossen ihn trotzdem zu bestellen. Im September 1892, noch im selben Jahr der Bestellung, wurde er geliefert. Am 3. November 1892 schrieben das Fremden-Blatt sowie das Neue Wiener Abendblatt über den Wagen, der die Felberstraße, die Apollogasse, den Mariahilfer- und den Neubaugürtel entlang fuhr und in kürzester Zeit hunderte Zuschauer herbeigelockt hatte. Besonders hervorgehoben wurde in den Berichten, dass dieser „ganz ungewöhnlich aussehende Wagen“ die Geschwindigkeit mühelos verändern, sich

¹⁰² *Local-Anzeiger, Beilage zu „Die Presse“*, Nr.71, März 1872, 25.Jg., S.13

¹⁰³ Bürbaumer, *Das erste Auto der Welt?*, S.11f

¹⁰⁴ zur Datierung des Marcuswagen durch Czischek siehe Bürbaumer, S.58 /72f „Die dogmatischen Behauptungen, dass Marcus seinen zweiten Wagen bereits 1875 mit einem Viertaktmotor betrieben hätte, gehen letztendlich primär auf Ludwig Czischek zurück.“

¹⁰⁵ Bürbaumer, *Das erste Auto der Welt?*, S.41

¹⁰⁶ Seper, *Österreichische Automobilgeschichte*, S.12

drehen und bremsen konnte und dies alles bequem vom Sitz aus.¹⁰⁷ Weiters wurde berichtet, dass die eisenbeschlagenen Räder auf dem Granitpflaster einen „nervenerschütternden Lärm“ erzeugten, was in den darauf folgenden Jahren einer der Hauptkritikpunkte gegen das Auto war und dass nach je 5 Kilometern, gerade wenn der Wagen in Fahrt kam, es nötig war abzusteigen, um das Feuer zu schüren.¹⁰⁸

Die genannten Dampffahrzeuge waren, wie aus der Geschichte bekannt ist, nicht von bleibendem Erfolg gekrönt. Die ersten Kraftfahrzeuge auf Österreichs Straßen waren jedoch sowohl dampf- als auch benzinbetriebene Wagen.¹⁰⁹

4. Kraftfahrzeuge mit Gas-, Petroleum- und Benzinmotoren

4.1. Gasmotoren

Die Erfindung einer Gasmaschine trug wesentlich zur Weiterentwicklung der Automobile bei, da diese als Antriebskraft kontrollierbarer war. Am 30. Jänner 1807 erwarb der Schweizer Ingenieur Isaac de Rivaz (1752-1829) ein erstes Kraftfahrzeugpatent auf die „Nutzbarmachung der explosivartigen Verbrennung entzündlicher Gase als Triebkraft für verschiedene Maschinen an Stelle des Wasserdampfes“ und somit erstmals ein Patent auf ein Straßenfahrzeug mit Explosionsmotor.¹¹⁰ In Florenz bauten der Geistliche Eugenio Barsanti und der Mechaniker Felice Matteucci einen bemerkenswerten Flugkolbengasmotor.

In Österreich erhielt der gebürtige Tiroler und Uhrmacher Christian Reithmann (1818-1909) im Jahr 1860 ein Privileg auf einen Leuchtgasmotor. Die Funktionstüchtigkeit seines gasbetriebenen Viertaktmotors, den er einige Zeit darauf entwickelte, ist heute umstritten.¹¹¹

Der in Frankreich lebende Belgier Lenoir (1822-1900) konstruierte einen Gasmotor, der ab 1860 in größerer Stückzahl hergestellt wurde. 1863 baute er diesen 1 ½ PS

¹⁰⁷ Fremden-Blatt Abendblatt 46, Nr.305, 3.11.1892, S.2 vgl. Neues Wiener Abendblatt 26, Nr.305, 3.11.1892

¹⁰⁸ Seper, *Österreichische Automobilgeschichte*, S. 24

¹⁰⁹ Bürbaumer, *Das erste Auto der Welt?*, S. 10, vgl. Steiner: 132-134 - Seper, *Österreichische Automobilgeschichte 1815 bis heute*, S.10-12 (1986)

¹¹⁰ Frankenberg, *Geschichte des Automobils*, S.14f

¹¹¹ vgl. Bürbaumer, *Das erste Auto der Welt*, S.14f, Seper, *Österreichische Automobilgeschichte*, S.18

starken atmosphärischen Motor in einen Wagen ein, der bereits eine Entfernung von ca. 20 km bewältigte. Als Treibstoff diente in Flaschen mitgeführtes Leuchtgas.¹¹²

4.1. Siegfried Marcus und die Entdeckung von Benzin als Antriebsmittel für Motoren

Die ersten Benzinmotoren wurden zur selben Zeit wie die Gasmotoren entwickelt, doch konnten diese schließlich jene Anforderungen erfüllen, die man als erstrebenswert für den Motorenbau ansah. In der Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins vom Juni 1888 wurden diese wie folgt beschrieben:

„Ein Motor, der jederzeit betriebsbereit ist, ohne irgendwelche Vorbereitung, der weiters alle an seine Art gestellten mechanischen Bedingungen, bezüglich der Gleichförmigkeit und Ruhe des Ganges, vollkommen entspricht, dabei von jeglicher umständlichen Installation von Hilfsapparaten, Leitungen, u. dergl. vollkommen unabhängig ist, der schließlich bei Ausschluss jedweder Feuergefahr sehr ökonomisch funktioniert, muss vom praktischen Standpunkte als Ideal in dieser Richtung angesehen werden. [...] Von dieser Anschauung ausgehend, muss es als das Wünschenswertheste bezeichnet werden, wenn jeder Motor vom Orte seiner Aufstellung sofort in Betrieb gesetzt werden kann, indem er seine Arbeitsquelle thatsächlich bei sich führt, und zwar in einem Zustande, der den normalen Temperaturverhältnissen entspricht.“¹¹³

Eine wichtige Voraussetzung für die Entwicklung von Benzinmotoren und das Entstehen des heutigen Automobils war die Entdeckung und Verwendung von Benzin als Treibstoff. Bereits 1794 verwendeten Claude und Nicephore Niepce ein benzinartiges Erdöldestillat, Samuel Morey benutzte ein Gemisch aus Terpentin und Alkohol, Luigi de Cristoforis betrieb 1841 eine verbrennungsmotorische Wasserpumpe mit einem benzinartigen Kraftstoff, genannt Nafta, und Jean – Joseph - Etienne Lenoir verwendete im Jahr 1865 Benzin als Antrieb für ein Motorboot.¹¹⁴ In der österreichisch-ungarischen Monarchie hatte man bereits 1818 in Borislav Erdöl entdeckt¹¹⁵, doch da kaum Bedarf an dieser Flüssigkeit bestand, wurde dessen Abbau bald wieder eingestellt. 1848 fand ein Bauer auf seinem Grundstück bei

¹¹² vgl zeitgenössische Skizzen bei Seper, *Österreichische Automobilgeschichte*, S.17

¹¹³ Moritz Ritter von Pichler, *Der Explosionsmotor von Siegfried Marcus*. Vortrag gehalten in der Fachgruppe der Maschinen-Ingenieure am 11. Jänner 1888. In: ÖIAZ, 13. Jg., Nr.23 (Wien 8.6.1888) S. 221.vgl. Bürbaumer, *Das erste Auto der Welt?*,S.15f

¹¹⁴ Hardenberg, *Zur Geschichte von Marcus' Motorpatenten*, S. 58ff

¹¹⁵ vgl. Höfer, *Das Erdöl und seine Verwandten*

Drohobycz wiederum diese ölige, schwarze Flüssigkeit, füllte etwas davon in ein Fläschchen und fuhr in die Apotheke in Lemberg, um dort feststellen zu lassen, worum es sich handelte. Der Besitzer Mikolasch war nicht anwesend, doch seine beiden Gehilfen Johann Zeh und Ignaz Lukasiewicz, der die Flüssigkeit sofort erkannte. In der Folge führten die beiden einige Versuche mit dem Rohstoff durch, wobei sie es als Mittel gegen Rheumatismus anpriesen, aber auch auf die Idee kamen, Lampen anstatt mit dem damals üblichen Ruböl mit dem neuen Destillat Petroleum zu speisen. Bald darauf bekam Mikolasch den Auftrag, das Lemberger Krankenhaus mit dieser neuen Beleuchtung auszustatten, was das Spital bei der Bevölkerung zu einem beliebten Ziel für abendliche Spaziergänge machte. 1858 wurde in Borislav die erste Petroleumraffinerie gebaut, in der nun fabrikmäßig Erdöl destilliert und Petroleum gewonnen wurde. Im 19. Jahrhundert war die österreichisch-ungarische Monarchie viele Jahre lang durch das in den galizischen Ölfeldern gewonnene Erdöl, hinter den USA und Russland, der drittgrößte Erdölproduzent der Welt. Bei der Destillation fiel eine damals als Nebenprodukt erachtete helle, leicht brennbare Flüssigkeit an, deren Dämpfe höchst explosibel waren: das Benzin. Den Großteil ließ man verdunsten oder verbrennen, einen kleinen Teil nahmen die Apotheken ab, die das „Oleum petrae album“ als Fleckenwasser verkauften.¹¹⁶

In den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts regte der in Mecklenburg gebürtige Ingenieur und Mechaniker Siegfried Marcus (1831 - 1898) dazu an, Benzin als Treibstoff einzusetzen.

Siegfried Marcus, auf den einige wesentliche Erfindungen zurückgehen, wurde am 18. September 1831 in Malchin in Mecklenburg geboren. Er machte die Mechanikerlehre, absolvierte die Berliner Gewerbeschule und arbeitete bei der Firma Siemens und Halske. 1852 kam er nach Wien, wo er mit dem k.k. Mechaniker und Schätzmeister Eduard Karl Kraft und am Mechanischen Institut in Erdberg arbeitete. Er war aber auch in der k.k. medizinisch-chirurgischen Josephsakademie tätig und pflegte seine Verbindungen zum Kaiserhaus, indem er unter anderem Kronprinz Rudolph Physikunterricht erteilte. 1860 errichtete er in der Mariahilferstraße 107 seine eigene Werkstätte, seine Wohnadresse befand sich in der Hauptstrasse 230, Neubau, was der heutigen Neubaugasse 70 entspricht.¹¹⁷ Im Jahr 1890 zog er in die Mondscheingasse 4. Im Vordergrund seiner Arbeiten stand

¹¹⁶ Seper, *Damals als die Pferde scheuten*, S. 7-10

¹¹⁷ Bürbaumer, *Siegfried Marcus*, S. 17 - 39

stets seine Erfindertätigkeit und so erwarb er in den Jahren 1852 bis 1897 38¹¹⁸ Privilegien in Österreich.¹¹⁹

Bei einem Aufenthalt in Berlin lernte Marcus 1867 den Patentgutachter Reuleaux kennen, dem er von seinen Vergasungsversuchen berichtete. Reuleaux erkannte die Bedeutung dieses Kraftstoffes für die Konstruktion mobiler Verbrennungsmotoren und schrieb seine Eindrücke in folgendem Brief an Eugen Langen, Maschinenbauingenieur und Mitbegründer der Aktiengesellschaft „Nicolaus August Otto & Cie“:

„... Ich habe nämlich den Mann gefunden, welcher das billige Gas, welches du brauchst, herstellt. Grundstoff Petroleum-Destillate oder vielmehr Rückstände, der sogenannte erste Sprung. Mit 1/10 Luft gemengt ausgezeichnet explosiv. Kostet bei jetziger, noch nicht allgünstiger Anfertigung 1 Taler 10 per 1000 Cub. Fuß. Apparat für die einpferdige Maschine 3' hoch, 16-18'' Durchmesser, ganz explosionssicher. Mengt ganz nach Belieben das Gas schon vor dem Eintritt mit der Luft, so dass die Mengeliebelei am Schieber wegfällt. Jetzt nach der Luftmengung wird dasselbe Gas zum Leuchtgas gemacht und kostet dann 2/3 vom Kohlengas für dieselbe Leuchtkraft. Der Erfinder ist Herr Siegfried Marcus in Wien. Er ist heute noch hier wegen der Patentnahme und zeigte mir seine sämtlichen Aggregate vor, die ganz außerordentlich gut ersonnen sind und Dir imponieren werden.

...¹²⁰

Die Geschäftsverbindung Langen und Marcus kam jedoch auf Grund anfänglicher Fabrikationsschwierigkeiten der Aktiengesellschaft „Nicolaus August Otto & Cie“ nicht zustande. 1870 konstruierte und baute Siegfried Marcus einen direkt und einfach wirkenden elektrisch gezündeten Motor mit einer Federvorrichtung zur Neutralisierung der Explosionsstöße, den er mit dem verbesserten Oberflächenvergaser betrieb. Im selben Jahr baute er diesen Motor in einen einfachen Handwagen ein. Das Fahrzeug war nichts anderes als ein Handwagen, dessen Hinterräder durch die Schwungräder des Motors ersetzt wurden. Das Gefährt hatte weder eine Kupplung noch Getriebe, Lenkung oder Bremsen und erinnert daher nur sehr schwerlich an spätere Kraftwagenkonstruktionen. Einen

¹¹⁸ vgl. Bürbaumer - s. Erich Kurzle-Runtscheiner, Siegfried Marcus. Zur dreißigsten Wiederkehr seines Todestages. In: ÖIAZ 29/30 (Wien 20.7.1928) 262, der von ausländischen Patenten absieht. Vgl. dazu auch Max Grunwald, Siegfried Marcus, der Erfinder des Benzinautomobils. in: NEP, Nr. 15897 (Wien 22.11.1908) 53: „Durch eine einzige Firma erwarb Marcus in den Jahren 1876 bis 1896 27, durch eine zweite zwischen 1892 und 1898 nicht weniger als 76 Privilegien, in Oesterreich 12, Ungarn 4, Belgien 9, England und Frankreich je 8, Deutschland 7, Amerika 6, Italien 4, der Schweiz und Finnland je 3, Spanien, Russland und Norwegen je 2 u.s.w...“ Buberl spricht von „über 158 patentierten Erfindungen“, vgl. Alfred Buberl, Die Automobile des Siegfried Marcus. In: ÖIAZ, 139. Jg., Nr. 7/8 (1994) 273.

¹¹⁹ vgl. Bürbaumer, *Das erste Auto der Welt?*, S 25-81, vgl. Hardenberg, *Siegfried Marcus*

¹²⁰ Seper, *Österreichische Automobilgeschichte*, S 15

wichtigen Schritt in Richtung Benzinautomobil hat Siegfried Marcus damit sicherlich gemacht. Über den Verbleib des handwagenähnlichen Fahrzeuges oder seines Motors ist nichts bekannt, Konstruktionszeichnungen von diesem ersten Marcuswagen gibt es keine. Das Foto wurde von Marcus mit 1870 datiert. Die eigenhändigen Anmerkungen auf den Fotos lauten: „Petroleum(Benzin)-Motor zum Betriebe eines Straßenwagens mit Federvorrichtung zur Neutralisierung der Explosionsstöße – konstruiert von Siegf. Marcus 1870“, respective „Motor-Wagen. Konstruiert von Siegf. Marcus. Wien d. 3ten Septbr.1870. Photographiert von Löwy durch Assistent Jaffe“. ¹²¹

Für die Konstruktion dieses Wagens wurde Siegfried Marcus nach seinem Ableben ein Denkmal gesetzt, das aber von den Nationalsozialisten aufgrund seiner jüdischen Abstammung entfernt wurde. Insbesondere wurde der zweite Marcuswagen aus dem Wiener Gewerbemuseum sowie Name, Unterlagen und Photos aus der Presse und dem Münchner Museum entfernt. Das heutige Denkmal, das sich im Wiener Resselpark befindet, stellt mit der Inschrift „1864“ eine Vordatierung dar, die jeglicher Quellengrundlage entbehrt und bereits bei seiner Errichtung umstritten war. ¹²²

4.2. Der Viertaktmotor („Ottomotor“)

1867 bauten die Mitarbeiter einer vom Kölner Kaufmann Nikolaus August Otto und dem Maschinenbauingenieur Eugen Langen in Deutz gegründeten Firma einen Flugkolben-Explosions-Gasmotor, der eine wesentliche Verbesserung zum Lenoirmotor darstellte und folglich zum Marktführer wurde. ¹²³ Der Motor erbrachte eine Leistung von 800 Watt und war immer noch sehr laut und äußerst schwer. 1872 traten der Firma der Fertigungsingenieur Gottlieb Daimler und der Konstrukteur Wilhelm Maybach als Gesellschafter bei. ¹²⁴ Im Mai 1876 präsentierten Otto und Franz Rings erstmals einen funktionsfähigen Viertaktmotor, der sich durch seinen „ruhigen Lauf und beträchtliche Raum- und Zeitersparnis“ ¹²⁵ auszeichnete. Dieser Motor erzeugte, für den damaligen Entwicklungsstand, mit 3 PS sehr viel Leistung. ¹²⁶ Die Neuerung war, dass er erstmals vier Kolbenhübe einsetzte. ¹²⁷

¹²¹ vgl. Bürbaumer, *Das erste Auto der Welt?*, S. 42

¹²² vgl dazu Helmuth Grössing, *Autos – Fahrer- Konstrukteure*; Bürbaumer, *Das erste Auto der Welt?*, S. 80

¹²³ Schulz-Wittuhn, *Vom Traum zur Wirklichkeit*, S.123ff

¹²⁴ Lay *Geschichte der Straße*

¹²⁵ Bürbaumer, *Das erste Auto der Welt?*, S.20

¹²⁶ Seper, *Österreichische Automobilgeschichte*

Beim ersten Hub wird der Kraftstoff angesaugt, beim zweiten verdichtet, beim dritten gezündet, wodurch sich der Druck erhöht und Arbeit geleistet wird und beim vierten werden die Abgase ausgestoßen.¹²⁸ Den Viertaktmotor ließ Otto sich im August 1877 durch das deutsche Reichspatent 532 sichern, was den Bau der Motoren ausschließlich auf die Otto-Langensche Fabrik beschränkte und somit die Weiterentwicklung in der Technik behinderte. Dieser Motor stellte eine geeignete Antriebsmaschine für Handwerk und Kleingewerbe dar und wurde 10 Jahre später, als nach langen Verhandlungen im Jänner 1886 das Patent schließlich fiel, auch für Fahrzeuge verwendet.¹²⁹

4.3. Verbrennungsmotorenbau in Österreich

In Österreich konstruierte der Mechaniker Leo Elger 1873/74 einen einfach wirkenden Gasmotor, Johann Reiß einen Viertaktmotor und der Maschinenfabrikant Julius Hock einen, nach dem Prinzip der Lenoirschen Gasmaschine arbeitenden, stationären Benzinmotor, der 1873 auf der Wiener Weltausstellung gezeigt wurde. Hocks Motoren wurden aber mit dem Auftreten der neuen Ottomotoren unverkäuflich. Auch ein Benzinmotor von Siegfried Marcus, der einen solchen im Jahre 1870, wie gesagt, in einen Handwagen, den ersten Marcuswagen, eingebaut hatte, wurde gezeigt.¹³⁰

4.4. Benz, Daimler und Maybach

Otto, Benz, Daimler, Maybach und deren Mitarbeiter leisteten einen wertvollen Beitrag in der Entwicklung des Kraftfahrzeugbaus. Obwohl wesentliche Bestandteile des Automobils zur Zeit des Dampffahrzeugbaus entwickelt worden waren, wie z.B. das Differentialgetriebe, die Kardanwelle, Einzelaufhängung, etc., mussten sie geeignete Motoren mit geringem Eigengewicht, spezifischer Leistung, geringem Kraftstoffverbrauch, aber auch eine wirksame elektrische Zündung, Wasserkühlung, Vergaser, Schaltgetriebe, Lenkung, etc. entwickeln.¹³¹

Zwischen 1882 und 1886 entwickelten Benz und Daimler unabhängig voneinander die ersten verkehrstauglichen Benzinmotoren. Aufgrund des geschützten

¹²⁷ Seine Vorgänger benutzten einen oder zwei Kolbenhübe.

¹²⁸ Lay, *Geschichte der Straße*, S. 170-174

¹²⁹ Bürbaumer, *Das erste Auto der Welt?*, S. 20

¹³⁰ Bürbaumer, *Das erste Auto der Welt?*, S. 22f

¹³¹ vgl. Niemann, *Karl Benz, Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach*, S. 71-88, Eckermann, *Vom Dampfwagen zum Auto*, S. 46, Lay, *Geschichte der Straße*, S. 174

Viertaktverfahrens entwickelte Benz zunächst Motoren, die im Zweitaktverfahren arbeiteten und war so zweifelsohne Pionier dieser Konstruktion¹³².

1882 verließen die Konstrukteure Daimler und Maybach die Firma, als Nikolaus August Otto darauf bestand, dass ein von Gottlieb Daimler konstruierter Viertaktmotor seinen Namen tragen sollte¹³³. Sie ließen sich in Cannstadt nieder, wo sie ihr erstes Kraftfahrzeug bauten. Um den Ottomotor zum Antrieb von Fahrzeugen heranziehen zu können, musste er leichter gemacht und die Drehzahl gleichzeitig erhöht werden. Dafür war die bisherige Flammenzündung unbrauchbar, und Maybach entschied sich für das erfundene Prinzip der Glührohrzündung, bei der das als Brennstoff verwendete Leuchtgas durch flüssigen Kraftstoff ersetzt wurde. Mit der Konstruktion der sogenannten „Standuhr“, einem kleinen, leichten Motor, der 1 PS bei 600/Umdrehungen pro Minute leistete, stand erstmals ein für Fahrzeuge geeigneter einbaufähiger Motor zur Verfügung.¹³⁴ Als erstes Versuchsfahrzeug verwendeten Daimler und Maybach 1885 ein hölzernes Zweirad. Bei der ersten Ausfahrt von Cannstadt nach Untertürkheim im November des Jahres erreichte Maybach eine Geschwindigkeit von 12 km/h. Ab 1886 widmete sich Daimler der Konstruktion von „Motorkutschen“.¹³⁵ Daimler und Maybachs erster Motorwagen war mit einem luftgekühlten 1,1 PS Motor versehen.¹³⁶

Zur gleichen Zeit baute Karl Benz in Mannheim ein dreirädriges Straßenfahrzeug für 2 Personen, ebenfalls mit benzinbetriebenem Viertaktmotor, jedoch bereits mit elektrischer Zündung, mit der sich höhere Drehzahlen erreichen ließen, und wassergekühltem Motor.¹³⁷ Bei einer ersten Ausfahrt im Juni 1886 erreichte er eine Geschwindigkeit von 13 km/h. Am 3. Juli stellte er den „Benz-Patent-Motorwagen“¹³⁸, für den er bereits im Jänner des Jahres ein Patent erhalten hatte, der Öffentlichkeit vor. Die Mannheimer Lokalzeitung schrieb am 3. Juli 1886, dass das neue Fahrzeug gute Erfolgsaussichten habe, denn es käme Geschäftsreisenden und „möglicherweise auch Urlaubreisenden“ entgegen.¹³⁹ Bertha Benz, die Frau von Carl Benz, unternahm 1888 die erste Fernfahrt, eine Strecke von 100km von Mannheim nach Pforzheim, mit dem Benz- Automobil, die in

¹³² Bürbaumer, *Das erste Auto der Welt?*, S.21, vgl. Seper, *Österreichische Automobilgeschichte*

¹³³ ebda, S. 20

¹³⁴ Eckermann, *Vom Dampfwagen zum Auto*, S.40-46

¹³⁵ Lay, *Geschichte der Straße*, S.171

¹³⁶ Eckermann, *Vom Dampfwagen zum Auto*, S.44

¹³⁷ Lay, *Geschichte der Straße*, S.172f (170-174)

¹³⁸ Seper, *Österreichische Automobilgeschichte*, S.22

¹³⁹ Lay, *Geschichte der Straße*, S.173

die Geschichte einging.¹⁴⁰ Der „Patent-Motorwagen“ erlangte viel Aufmerksamkeit und auch die Medien, wie die „Wiener Nähmaschinen und Velocipede Zeitung“ berichtete im November 1888 über das neuartige Gefährt:

Auf der jüngst geschlossenen Münchener Ausstellung hatte die Gasmotoren-Fabrik Benz & Co. in Mannheim einen Dreirad-Motorwagen ausgestellt, welcher allgemeines Aufsehen in Betreff seiner Fahrsicherheit durch die Straßen Münchens machte. Der Motor wird durch Benzin gespeist, welches während des Ganges das erforderliche Gas selbst erzeugt. Unter dem Sitz ist ein fest verschlossener Kupferbehälter für 120 Kilometer Füllung angebracht und verfügt dieser Benzinmotor trotz seines geringen Gewichtes über 1 Pferdekraft. Der Motor selbst ist über die Mittelachse am hinteren Theile des Wagens gelagert und gegen Staub geschützt. Das Gas wird erzeugt, indem das Benzin aus dem Behälter tropfenweise in den Gaserzeuger geführt wird und nun in einem geschlossenen Cylinder die Entzündung mittelst elektrischen Funkens geschieht. Dieser Vorgang selbst ist ganz gefahrlos. Der Wagen ist derart construiert, dass das eiserne Gestell, auf Federn ruhend, 2 Doppelsitze, also Raum für 4 Personen hat. Das kleine Vorderrad ist leicht lenkbar. Die Schnelligkeit kann regulirt werden durch einen Hebel, welcher sich links von dem Sitzenden befindet und auch zum Bremsen und sofortigem Stillstand des Wagens dient. Selbst Bergsteigungen können durch eine besondere Vorrichtung von dem Wagen leicht überwunden werden. Kurzum, Pferde, Unterhaltung und Abwartung derselben werden bald überflüssig werden, wenn die Fabrik eine Gesellschaft zur Ausbeutung solcher epochenmachenden Erfindung findet, was wohl nicht schwer sein dürfte, wenn der Wagen anstandslos das leistet, was man verspricht.¹⁴¹

Mit seinen Vorarbeiten zur „Viktoria“, einem vierrädrigen Automobil, begann Benz 1891.¹⁴² Mit Maybachs Stahlradwagen fand der mehrzylindrige Benzinmotor sowie das Zahnrad-Wechselgetriebe Eingang in den Autobau. Auch bedeutete er eine Abwendung vom bisherigen Kutschenbau, vor allem aufgrund der Speichenräder. Lizenzen für den Motor - Nachbau konnte er an die französischen Firmen Panhard & Levassor und Peugeot verkaufen. Erstere wies auf Form und Auslegung zukünftiger Autos hin: Der Motor sollte sich vorne unter einem Blechkasten und das Getriebe in der Fahrzeugmitte befinden. Die Antriebsräder sollten die hinteren sein. Eines der erfolgreichsten Fahrzeuge, das eine Stückzahl von 1200 Stück (1894 - 1902) erreichte, war der von Benz konstruierte - eher altmodische, aber zuverlässige - Kleinwagen Velo. Dank dieser Konstruktion stiegen die Benz- Werke zum größten Autohersteller auf. Da sich Deutschland für das Automobil noch nicht

¹⁴⁰ vgl. Eckermann, *Vom Dampfwagen zum Auto*, S. 45, Lay, *Geschichte der Straße*, S. 173

¹⁴¹ *Wiener Nähmaschinen und Velocipede Zeitung*, 1888, Nr.5, S.8

¹⁴² Seper, *Damals als die Pferde scheuten*, S. 32 vgl. Bürbaumer, *Das erste Auto der Welt?*, S.22

aufnahmebereit zeigte, setzten Benz und Daimler einen Großteil ihrer Produktion in Frankreich ab.¹⁴³

1895 fand das erste Autorennen von Paris nach Bordeaux und zurück statt, aus dem Daimler, Maybach und Benz siegreich hervorgingen. Die Brüder André und Eduard *Michelin* erprobten in diesem Rennen erstmals die *Luftbereifung*, die auf *Robert W. Thomson* (1845) und *John Boyd Dunlop* zurückgehen. Schon ein Jahr später wurden die ersten Fahrzeuge serienmäßig mit Luftreifen ausgestattet. Da die Siegerwagen alle Benzinmotoren hatten, gab de Dion nun auch endgültig den Dampfwagenbau auf und wurde somit zu der Firma, die die Motorisierung in Europa in Gang brachte.

Schließlich kam es zum Abschluss von Lizenzproduktionen – Daimler – Panhard und zum Direktverkauf – Benz. In der Folge wurde Frankreich ausschlaggebend in der Herstellung der Automobile und wird deshalb oft als die Heimat des Automobils bezeichnet, da es mehrere Voraussetzungen bot: verhältnismäßig gute Straßen, einheitliche Gesetze, da es keine Binnengrenzen hatte und schließlich stand Frankreich in der Bearbeitung hochwertigen Stahls an erster Stelle.¹⁴⁴ Die heute durchaus läufigen französischen Lehnwörter legen Zeugnis dafür ab: „Automobil“, „Chauffeur“, „Limousine“, „Garage“, „Chassis“, „Kabriolet“, etc.¹⁴⁵ Frankreich beeinflusste wiederum die Entwicklung in anderen Staaten sehr stark. Das Interesse am Automobilbau nahm in den folgenden Jahren rasant zu. Von 1890 - 1899 stieg die Zahl der Hersteller von Benzinmotorwagen von dreien, nämlich Benz, Daimler und Peugeot, allein in Frankreich auf 75 Hersteller.¹⁴⁶

4.5. Der Zweite Marcuswagen

Der sogenannte Zweite Marcuswagen ist bis heute erhalten geblieben und befindet sich als Dauerleihgabe des ÖAMTC im Wiener Technischen Museum. Die Geschichte dieses Fahrzeuges ist anhand weniger, aussagekräftiger Dokumente eindeutig nachvollziehbar. Es gab jedoch jahrelange Diskussionen über das Herstellungsdatum des Marcus-Automobils, denn Ludwig Czischek – Christen datierte das Automobil auf der Jubiläums-Gewerbe-Ausstellung 1898 mit dem Jahr 1877, auf der Pariser Weltausstellung sogar mit 1875. Diese Datierung entbehrt jedoch jeglicher wissenschaftlicher Grundlage und Helmuth Grössing, Ursula

¹⁴³ Eckermann, *Vom Dampfwagen zum Auto*, S.46-53

¹⁴⁴ vgl Seper, *Damals als die Pferde scheuten*, S.11f

¹⁴⁵ Merki, *Der holprige Siegeszug des Automobils*, S.19

¹⁴⁶ Eckermann, *Vom Dampfwagen zum Auto*, S.52f

Bürbaumer, Hans Seper, Horst Hardenberg, Gustav Goldbeck und weitere Forschungen von Historikern ergaben, dass das Marcus-Automobil nicht vor dem Jahr 1888 hergestellt wurde. Obwohl die Quellenlage, die Archivalien des Technischen Museums Wien sowie Briefe aus dem Nachlass Ludwig-Czischek-Christens von der Fertigungsfirma Märky, Bromovsky & Schulz, die den Zweiten Marcus-Wagen in ihrem Werk in Adamsthal bei Brünn nach den Angaben von Marcus bauten, eindeutig ist, haben Publizisten, wie z.B. Alfred Buberl und Erich Kurz-Runtscheiner, an der falschen Datierung festgehalten und zu deren Verbreitung beigetragen. Die Behauptung, der Wagen gehe auf das tradierte Baujahr 1875 zurück, kann durch einen Brief der Herstellerfirma und weitere Zeugenaussagen eindeutig widerlegt werden.¹⁴⁷ Der Wagen wurde 1888-1889 nach dem Entwurf von Siegfried Marcus von der „Maschinenfabrik, Kesselschmiede und Eisengießerei Märky, Bromovsky & Schulz“ in Adamsthal, Mähren, im heutigen Tschechien, gebaut. Der Wagen besteht aus einem vierrädrigen, hölzernen Fahrgestell mit zwei Sitzbänken. Die Vorderräder befinden sich an einem Drehgestell, deren Achse so hoch geführt ist, dass sie vom Fahrer durch eine Schneckenübertragung gedreht werden kann. Der einzylindrige magnet-elektrisch gezündete Viertakt Benzinmotor, der mit Fleckbenzin betrieben wird, befindet sich unter dem Boden in der Wagenmitte. Zur Kühlung des Zylinders diente ein Wasserbehälter, der unter den Sitzen angebracht ist, gebremst wird der Wagen mit einer Klotzbremse. Marcus hatte einen Motor entwickelt, der mit magnetelektrischer Niederspannungs-Abreißzündung und Spritzbürstenvergaser arbeitet. Der Vergaser besteht aus einem Kraftstoffgefäß, in dem sich ein Rad dreht, das mit etwa 2cm langen Bürsten versehen ist. Die Bürsten passieren einen Abstreifer und schleudern die anhängenden Kraftstofftropfen in das Ansaugrohr des Motors. Durch mechanische Aufbereitung entsteht ein Gemisch aus Benzintröpfchen, das mit der Luft in den Motor gesaugt wird. Das Bürstenrad wird vom Motor angetrieben. Die Kraftübertragung erfolgt durch einen Kurbelmechanismus mittels Riemenwerk an die Hinterräder.¹⁴⁸ Das etwas ungewöhnliche, einfache hölzerne Fahrgestell des Wagens lässt die Vermutung zu, dass der Wagen als Nutzfahrzeug, insbesondere für militärische Zwecke, konzipiert war. Die guten Beziehungen Siegfried Marcus'

¹⁴⁷ vgl. Bürbaumer, *Das erste Auto der Welt?*, S.57-81, Grössing, *Autos – Fahrer- Konstrukteure*, S.17, Schaukal, *Die Fahrten mit dem Marcus-Wagen 1988*, S. 183ff

¹⁴⁸ vgl. Hardenberg, *Siegfried Marcus*, Bürbaumer, *Das erste Auto der Welt?*, S. 57-81, Seper, S. 20f,

zur Heeresverwaltung, aber auch die Ähnlichkeit seines Wagens mit den beim Heer verwendeten „Fouragewagen“ verstärken diese Annahmen¹⁴⁹.

Bis zum ersten öffentlich Auftreten des Wagens anlässlich der Jubiläumsausstellung 1898 in der Wiener Rotunde, im Rahmen der Sonderschau "Collectivausstellung der Automobilebauer Österreichs", befand sich dieser im Besitz der Herstellerfirma. Wann der Wagen nach Wien kam, ist nicht genau bekannt. Im August 1898 wurde das ausgestellte Fahrzeug vom Österreichischen Automobil-Club um 100 Gulden, unter Einschaltung des Vorstandsmitgliedes Czischek erworben. Fortan wurde der Marcus-Wagen als Dauerleihgabe dem Wiener Technischen Museum von seinem Eigentümer zur öffentlichen Ausstellung überlassen. Auf der Weltausstellung in Paris von 1900 war der Wagen auf dem Stand der Wiener k.u.k. Hofwagen- und Automobilfabrik Jakob Lohner & Co. ausgestellt.¹⁵⁰

5. Wahrnehmung und Kritik des Automobils um 1900

5.1. Neugier und Skepsis

Durch Österreichs Straßen bahnte sich um 1900 nur sehr vereinzelt ein Automobil seinen Weg, die sozusagen noch den Fiakern, den Einspännern, Stadtlohnkutschern, Omnibussen, Pferdebahnen aber auch den Fahrrädern, den Hühnern, spielenden Kindern und tratschenden, sich auf der Straße treffenden Menschen gehörten. Autofahren war ein luxuriöser Zeitvertreib, den sich nur sehr Wohlhabende leisten konnten.¹⁵¹ Dies war auch noch in den 90er Jahren des 19. Jahrhunderts so, als in Frankreich das Automobil bereits in größeren Stückzahlen auf den Straßen anzutreffen war. Deshalb wurden diese Raritäten, die sich durch lautes Knarren, sowohl des Motors als auch der eisenbeschlagenen Reifen auf Steinpflaster, Hupen, Staub, Ruß und Öldampf bemerkbar machten, von den ÖsterreicherInnen mit großem Interesse, Neugierde und Erstaunen betrachtet. So versammelte sich zumeist eine riesige Menschenmenge um die allerersten Autos,

¹⁴⁹ Seper, *Österreichische Automobilgeschichte*, S.20

¹⁵⁰ vgl. Bürbaumer, *Der Zweite Marcus –Wagen*. In: *Das erste Auto der Welt?*, S. 57-81

¹⁵¹ vgl. Sandgruber, *Was kostet die Welt*, In: Häusler, *Geld*, S.181-193

die deren Fahrer mit Fragen zu dem außergewöhnlichen, teils Furcht einflößenden „Wagen ohne Pferde“ oder „Feuerwagen“¹⁵² überhäuften.¹⁵³

Die fortschreitende Motorisierung des Straßenverkehrs ermöglichte nun eine enorme Steigerung der individuellen Mobilität und brachte Veränderungen für die Landschaft, den Handel aber auch das Alltags- und Urlaubsverhalten von zunehmend mehr Menschen mit sich. Dies verlangte sowohl nach einer Anpassung des Automobils an die Bedürfnisse der Gesellschaft als auch umgekehrt, wodurch sie, vor allem in ihren Anfängen, als sie Hobby- und Sportgerät einiger reichen Adeligen darstellten, gesellschaftlich höchst umstritten waren. Einen wesentlichen Beitrag zur Popularisierung des Automobils leisteten die Wettfahrten, wie sie zum Beispiel regelmäßig zwischen Paris und Wien stattfanden, aber auch das Semmeringrennen, das seit 1900 offiziell ausgeschrieben wurde, erfreute sich regen Interesses.¹⁵⁴

Das in Wien erschienene Humoristische Wochenblatt Figaro widmete sich im November 1899, als vom Automobilismus auf den Straßen Österreichs noch kaum etwas wahrzunehmen war, dem „Automobil Wettfahren“ (Abbildung 4) und stellt in 9 Szenen die Charakteristika der damaligen Gefährte und ihrer Besitzer dar.¹⁵⁵ Die allgemeine Zwiespältigkeit gegenüber der neuen Erfindung spiegelt sich in diesen Karikaturen wider, die einen gewissen verhöhnenden Unterton aufweisen. Einerseits war man an den beinahe unerschwinglichen Autos interessiert und wollte gerne selbst eines besitzen beziehungsweise damit fahren, andererseits machte man sich lustig über deren reiche Fahrer, zeigte Schadenfreude bei Unfällen und Reparaturen¹⁵⁶ und schimpfte über den Lärm, den Gestank, die Rücksichtslosigkeit und die Gefahr, die die Fahrer mit ihren Automobilen verursachten. So zeigt die Szene „Vor dem Start“ einen Chauffeur, der das gleich einer Kaffemühl' zitternde Töff Töff“, noch schnell repariert. Reparaturen waren an diesen ersten Automobilen ständig vorzunehmen, und das Zittern der Autos wurde wiederholt hervorgehoben, da diese Eigenschaft bei den Kutschen nicht vorkam. Diesem wurde von einigen, dem Fahren äußerst positiv gesinnten Zeitgenossen, sogar nervenberuhigende Wirkung zugeschrieben. Dass eine Fahrt nie ohne Pausen und Reparaturen durchgeführt werden konnte, beschreibt eine weitere Szene, in der ein Chauffeur

¹⁵² Wiener Nähmaschinen-Zeitung, 1904, Nr.6, XIX. Jg., S.7f

¹⁵³ vgl. Bierbaum, *Eine empfindsame Reise im Automobil*

¹⁵⁴ vgl. ÖAC, 15. Semmering-Rennen, Wien 1927

¹⁵⁵ Figaro, *Vom Automobil-Wettfahren*, 1899, Nr.45, XLIII. Jg,

¹⁵⁶ vgl. Baudry de Saunier, *Praktische Rathschläge für Automobilisten*

schnell um ein Fläschchen Benzin in eine Greißlerei in die Leopoldstadt eilen musste. Bezüglich Treibstoff werden die Automobilisten als Fenster- und „Fleckputzer“ verhöhnt, da man Benzin bisher als geeignetes Fleckenputzmittel in der Apotheke erstehen konnte, zum anderen werden die Raser bezichtigt, das Benzin sei ihnen zu Kopf gestiegen, weshalb es ihnen unmöglich sei, ihr Gefährt unter Kontrolle zu haben. Das einem Gewehrgeknatter ähnelnde Geräusch während der Fahrt eines Automobils gipfelt in einer Karikatur, in der ein Passant, einer Wettfahrt beiwohnend, nach einem vorbeisausenden Tricycle schreit: *„Marand Anna, mir scheint i bin 'troffn!“*¹⁵⁷ Dass sich die Bevölkerung sehr für das neue Verkehrsmittel interessierte, es aber durchaus mit Skepsis betrachtete, spiegelt sich ebenso in der Häufigkeit der erschienenen Artikel und Karikaturen in dem Zeitraum von 1898 bis 1910 wieder.

Gewaltiges Aufsehen erregten auch Siegfried Graf Wimpffen und Hans Graf Wilczek junior, als sie im September 1892 erstmals mit ihrem Serpollet-Dampfwagen durch Wiens Straßen fuhren. Schließlich wurde ihr Gefährt schon von weitem angekündigt, da die eisenbeschlagenen Räder einen gewaltigen Lärm auf dem Kopfsteinpflaster verursachten. Carl Oplatek, der seit Juli 1897 eine „Benz-Victoria“ besaß, schrieb in seinen Memoiren, welch unglaubliches Staunen bis hin zum Schock das neue Fahrzeug bei der Bevölkerung auslöste: *„Meine täglichen Fahrten in den verschiedenen Stadtteilen, mit Ausnahme des ersten Bezirkes, dessen Befahren verboten war, erregten gewaltiges Aufsehen. Wo immer ich mit dem Automobil erschien und stehenblieb, war es sofort von einer Menschenmenge umringt, die nicht früher wich, bis der Wagen sich in Bewegung setzte. Der Lärm der Victoria war so stark, daß in Entfernungen von einem halben Kilometer das Nahen des Automobils angekündigt wurde.“*¹⁵⁸

Sehr lebhaft schildert Dr. Hans Liesal die Reaktionen der Bevölkerung auf seiner Automobilfahrt durch Sardinien in dem 1904 gedruckten Bericht. Besonders in kleinen Orten und Bergdörfern, berichtet er, hinterließ das Automobil den tiefsten Eindruck. So beobachtete er, dass Bauern, die auf dem Feld arbeiteten, regungslos, mit der Hacke in der Luft wie versteinert stehen blieben, Hirten mit geöffneten Mündern dem vorbeifliegenden „Töff-Töff“ hinterher starrten, Pferde geängstigt mit ihren Reitern in die Felder sprangen, Hunde bellten, dass ihnen der Atem ausging und auf das Automobil zustürzten und eine Herde Ochsen, die vorerst die Straße

¹⁵⁷ Figaro, *Vom Automobil-Wettfahren*, 1899, Nr.45, XLIII. Jg

¹⁵⁸ Seper, *Österreichische Automobilgeschichte*, S.26

verstellte, dann aber *„als das schnaubende, pustende Ungeheuer nahe kam, nahmen sie die Hecke mit einem Sprunge, wie man ihn bei keinem Hindernisrennen sehen kann, und stürmten mit gesenkten Köpfen weiter.“*¹⁵⁹ In den Orten, schreibt er weiters, versetzte das Automobil die gesamte Bevölkerung in Aufruhr:

„die Schulkinder hatten Ferien bekommen und sich vor der Schule aufgestellt – welcher Freitag ihnen dann wahrscheinlich einen Aufsatz über das Automobil kostete – die Arbeiter rannten vom Feld herbei, die Weiber standen mit ihren Kindern am Arm, in ihren grellfarbigen Kostümen in langen Reihen, die Dorf- oder Feldwachen präsentierten das Gewehr, das sie vorher zum Zeichen der Freude einigemal abgefeuert hatten und der Bürgermeister stand, umgeben von den anderen Ortsgrößen inmitten der Strasse und gab das Zeichen zum Halten. Man hielt, man stieg aus und nun musste man das Rathaus, die Schule oder dies oder jenes Privathaus besuchen und dann kamen die Weiber im goldflimmernden, gestickten Feststaat und boten Wein, Früchte und Süßigkeiten an und der Bürgermeister oder wer sich sonst dazu berufen fühlte, hielt eine schöne Rede, die meist in den Wunsch ausklang, das neue Verkehrsmittel eingeführt zu sehen. Inzwischen hatten sich auf der Strasse alle um das Auto geschart und betrachteten es schreiend, gestikulierend und lachend ...[...] Und alle rannten uns nach, auf irgend einem Hügel und grüssten noch lange mit Tüchern und Fahnen.“¹⁶⁰

Neben den sportbegeisterten und Technik interessierten Menschen gab es aber schon in den Anfangsjahren auch Skeptiker, die auf die negativen Begleiterscheinungen hinwiesen und das Automobil mit Zwiespalt betrachteten. So hatten die Autofahrer, die sich damals noch in einer Minderheitenposition befanden, stets mit publizistischen Angriffen von Autokritikern und verschiedensten Protestaktionen der unmotorisierten Bevölkerung zu rechnen. Mit zunehmender Zahl der Automobile stiegen auch der Lärm, die Staubbelastung, die Gefahr und somit die Proteste und Aktionen gegen die neuen motorisierten Verkehrsmittel. Zahlenmäßig dürfte es im Jahr 1894 in der österreichisch-ungarischen Monarchie drei Kraftfahrzeuge¹⁶¹, 1896 bereits einen Dampfwagen und zwölf Benzinautomobile gegeben haben.¹⁶² Bis zum Jahresende 1897 stieg die Zahl auf „insgesamt mindestens 35 Automobile“. Hierbei handelte es sich um einen „Patent-Motorwagen Benz“, einen Serpollet-Dampfwagen der Grafen Siegfried Wimpffen und Hans Wilczek junior, einen vierrädriger Benzin-Motorwagen unbekannten Fabrikats und

¹⁵⁹ Wiener Nähmaschinen-Zeitung, 1904, Nr.6, XIX. Jg.; vgl. Münchner Allgemeine Zeitung, 5. Dezember 1904

¹⁶⁰ Wiener Nähmaschinen-Zeitung 1904, Nr.6, XIX. Jg., S. 7

¹⁶¹ vgl. Seper, *Österreichische Automobilgeschichte*, S. 25ff

¹⁶² vgl. Zieger, S. 283, Bürbaumer, *Abenteuer Automobil*, S. 159

einen Daimler Peugeot in Wien. Sechs Benz-Automobile wurden nach Tirol, Vorarlberg, in die Steiermark und nach Niederösterreich geliefert, zwei Benzinautomobile nach Böhmen und eines nach Ungarn.¹⁶³ Wichtige Impulse für die Durchsetzung des Kraftfahrzeugs wurden durch die 1900 in Wien veranstaltete Automobilausstellung der Monarchie gesetzt. Gleichzeitig wurde auch die Wiener Innenstadt wieder für den Verkehr freigegeben. Somit mussten die reichen Stadtbewohner ihre Automobile nicht mehr mit dem Pferdegespann aus dem Verbotsbereich bringen.¹⁶⁴ Eine exakte statistische Erfassung der Automobile ist erst ab dem Jahr 1905, mit der Einführung der Kennzeichnungspflicht, möglich. Laut statistischem Jahrbuch der Stadt Wien waren 1906 bereits 1087 Automobile und 1125 Motorräder registriert.¹⁶⁵ Im Laufe der folgenden Jahre stieg die Zahl der zum Verkehr zugelassenen Automobile relativ rasch an. 1907 waren es bereits 1458¹⁶⁶, im Jahr 1908 wurden 1846¹⁶⁷, 1909 - 2456¹⁶⁸, 1910 - 3285, 1911- 4334¹⁶⁹ und 1912 - 5647 Erkennungszeichen für Automobile und 2477 für Motorräder ausgehändigt.¹⁷⁰ Da das Interesse am Kraftfahrzeug enorm war, und die Unternehmer natürlich ihr Produkt verkaufen wollten, wurden diverse Automobil-Veranstaltungen ins Leben gerufen, die in der Folge entscheidend zu dessen Verbreitung beitrugen. Auch die Wiener Pferdeomnibusse, so schreibt die Zeitschrift „Der Chauffeur“ im Jahr 1906, würden nun der Geschichte angehören und den modernen Kraftwagen weichen.¹⁷¹ Sogar die Frauenzeitschrift, *Elegante Welt*, motivierte schließlich die Damen zum Autofahren. „*Es gibt nichts, was dem Genuß einer Autoreise vergleichbar*“, schreibt sie und erwähnt einige wagemutige Automobilistinnen, die ihren Wagen selbst lenkten. „*Es liegt ein großer Reiz darin, selbst das Steuer zu führen, das Tempo anzugeben wie auf der Reise nach dem Glück. Dicht verhüllt, gegen Staub und Wasser gefeit, rast die leidenschaftliche Automobilistin ihrem Ziel entgegen.*“¹⁷² In der Folge werden einige Ratschläge zur passenden Kleidung der Automobilistin gegeben, die, wie deutlich hingewiesen wird, „*nichts mit Koketterie gemein*“ hat, sondern „*ganz auf Zweckmäßigkeit*“ beruht. Je nachdem, ob die Autlerin sich für

¹⁶³ ebda, S.159, vgl. Zieger, *Untersuchungen zur Entstehung des „Österreichischen Touring Clubs“*, S.102

¹⁶⁴ Schnöller, Steininger, *Luxus und Automobilismus*, S. 340

¹⁶⁵ vgl. *Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien für das Jahr 1906* (24/1908) 816.

¹⁶⁶ *Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien für das Jahr 1907*, (25/ 1909) S. 811-813

¹⁶⁷ *Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien für das Jahr 1908*, (26/ 1910) S. 826-828

¹⁶⁸ ebda für das Jahr 1909 (27/1911) S.814

¹⁶⁹ ebda für das Jahr 1911 (29/1913) S.862

¹⁷⁰ ebda für das Jahr 1912 (30/1914) S.828 vgl. Kreuzer, *Verkehr und Straße in OÖ*, S.9ff

¹⁷¹ *Der Chauffeur*, 1906, Nr.4, I.Jg, S.5

¹⁷² *Elegante Welt*, VIII. Jahrgang Nr. 15, 16. Juli 1919, Hg. Paul Kraemer, Berlin, S. 7

eine kurze Vergnügungsfahrt einkleide oder für eine Reise, gebe es neben dem Staubmantel „trotz praktischer Erwägung sehr reizende kleidsame Dinge, kokette Kappen aus Wildleder, deren zierliche Formen, verschleiert, immerhin vor Staub schützen, doch den Kopf nicht so streng verhüllen, daß kaum das Gesicht erkennbar.“¹⁷³

5.2. Formen des Protests

Vehementer intellektueller Autokritiker Wiens Dr. Michael Freiherr von Pidoll zu Quintenbach führt in seinem 1912 erschienenen Buch, „Über den heutigen Automobilismus“ viele der allgemein vorgebrachten Argumente und Überlegungen an und ruft die Bevölkerung zum Widerstand gegen die Motorisierung des Verkehrs auf.¹⁷⁴

Klagen über die Behandlung durch die Polizei oder lokale Behörden sowie die Errichtung von Stoppstrecken, in denen beinahe jedes Automobil auf Grund zu schneller Fahrgeschwindigkeit bestraft wurde, füllten hingegen die frühen Automobilzeitschriften.¹⁷⁵ Mit dem Verweis des Bürgermeisters: „Gmoadiener, halt's Automobil auf! Halt's auf, halt's auf!!! Sonst krieg'n ma dö hundert Kronen nöt!“¹⁷⁶ reagierte die in Wien erschienene Wochenzeitschrift Figaro auf die teils willkürlichen Strafmandate. Autointeressenten kritisierten, dass nicht nur Teile der Bevölkerung, sondern auch so manche Behörde dem Motorfahrzeug nicht positiv gesinnt war und so wurden gelegentlich ungerechtfertigte Strafen und Urteile gefällt, die wiederum zu Argwohn auf beiden Seiten führten. Ferner häuften sich Berichte über Blockadeaktionen, wie zum Beispiel jene im Juli 1904, als ein 37jähriger Milchfahrer und ein 21jähriger Knecht eine Bezirksstraße in der Nähe von Graz mit einem zehn Meter langen Lärchenstamm blockierten, wobei seitens der Autofahrer ein erheblicher Sachschaden entstand.¹⁷⁷

Häufig äußerte sich die Ablehnung der Bevölkerung jedoch in Schadenfreude, wie auch die Abbildung 5 zeigt, in der ein Chauffeur, der den Vorderreifen repariert, von einer Menge schadenfroher Männer umringt wird, die ihm hämisch bei seiner Arbeit am Automobil zusehen. In einem Interview in der Zeitschrift „Der Chauffeur“ erzählt

¹⁷³ ebda, S.8

¹⁷⁴ vgl. Pidoll, *Der heutige Automobilismus*

¹⁷⁵ Fraunholz, *Motorphobia*, S.171-180

¹⁷⁶ Wiener Luft, Beiblatt zum Figaro, *Schwerer Dienst*, 1903, Nr.26

¹⁷⁷ vgl. Fraunholz, *Motorphobia*, S.230

„Herr Mercedes“, dass er bei seinen Fahrten stets mit dem Hohn der Bevölkerung konfrontiert war. *„Mein drittes Fahrzeug war eines jener Benz-Ungeheuer, welche mit einer kriechenden Spinne verglichen werden können. Was ich mit diesem Wagen in Wien gelitten habe, welchen Verspottungen ich ausgesetzt war, als mir regelmäßig bei jeder Fahrt vom Schottenring zur Südbahn durchschnittlich sechsmal die Vollgummireifen aus den Felgen sprangen, brauche ich Ihnen wohl nicht näher auszuführen.“*¹⁷⁸

Die Reaktionen der Automobilgegner gingen jedoch über Schadenfreude und Beschimpfungen hinaus. Sie streuten Eisennägel oder Glasscherben auf die Straße, legten Autofallen und Barrikaden oder warfen gar mit Steinen oder schütteten Wasser oder Jauche auf die motorisierte Bevölkerung. Die Steinwürfe sowie das Beschießen der Fahrer mit Kot finden sich in den Quellen als die Hauptformen des Protests. Tatsächlich stellte sich das Bewerfen mit Steinen für den frühen Automobilismus als eine „Landplage“ dar, denn es war eine beinahe alltägliche Erscheinung und trat vermehrt im ländlichen Raum auf. Meist waren die Täter Kinder oder Jugendliche, deren Aktionen oftmals stillschweigend geduldet wurden oder auf offen bekundete Sympathie der Erwachsenen traf. Daher kritisierte zwar die Motorpresse das Verhalten der Kinder, zielte aber vor allem auf eine Verhaltensänderung bei den Erwachsenen ab. Im städtischen Umfeld kam Konflikt verstärkend dazu, dass mit der Zunahme des Verkehrs die Kinder kaum Ausweichmöglichkeiten für ihre Spielbedürfnisse hatten.¹⁷⁹ Die offiziell vermerkten Vorfälle häuften sich, und so bombardierte zum Beispiel im Oktober 1904 ein fünfzehnjähriger Wirtssohn in einer Ortschaft bei Wien zwei Motorradfahrer, die vom Semmeringrennen zurückkehrten, mit Steinen. 1905 wurde der Chauffeur Erzherzog Eugens bei Salzburg von einem Stein an der Wade getroffen, in Putschirn bei Karlsbad schleuderte die Straßenjugend im Jahr 1906, angestiftet durch Erwachsene, Steine auf durchfahrende Automobile. Aus den Prager Vorstädten sind mehrere Vorfälle von Straßenjungen überliefert, die Autos mit Hilfe von Steinschleudern mit Straßenkot und Steinen bewarfen und auch in Ungarn gab es derartig viele Vorfälle, sodass der Kultusminister 1906 die Anweisung gab, die Schüler über die volkswirtschaftliche Bedeutung des Automobils zu belehren.¹⁸⁰ Der Linzer Bezirksschulrat stellte 1908 fest: *„Die in der Bevölkerung noch immer*

¹⁷⁸ Der Chauffeur, 1906, Nr.1, I.Jg., S.5

¹⁷⁹ Fraunholz, *Motorphobia*, S.119f

¹⁸⁰ Fraunholz, *Motorphobia*, S. 229-240

*herrschende Abneigung gegen das moderne Verkehrsmittel findet seinen Ausdruck besonders darin, dass Kinder und auch Erwachsene ihren Unmut gegen das Automobil in der Weise äussern, dass sie gegen die fahrenden Automobilisten Steine, Prügel u.s.w. werfen.*¹⁸¹ Auch die österreichischen Behörden reagierten auf das Werfen mit Steinen, vor allem mit Anweisungen an die Lehrer, Schüler über die Gefährlichkeit ihrer Aktionen aufzuklären. 1904 veröffentlichte Theobold Harmsen, Vorstandsmitglied des Österreichischen Automobilclubs, eine Broschüre, in der er den Fußgängern und Pferdelenkern Ratschläge zum richtigen Verhalten gegenüber dem Automobil gab. Diese sollten vor Unfällen schützen und die Pferdelenker vor falschem Abspringen auf die Straßenseite, vor dem Durchgehen der Pferde sowie die Fußgänger und vor allem die Kinder vor unüberlegtem Überqueren der Straße, kurz vor einem Automobil, warnen. Ferner wurde versucht, das Automobil zu entmystifizieren und es als ein praktisches, überlegenes Gefährt mit vorzüglicher Lenk- und Bremsfähigkeit darzustellen. Die Kutscher wurden aufgefordert, ihrer Tätigkeit aufmerksam nachzugehen, und die Kinder wurden darauf hingewiesen, dass boshafte Beschädigungen an Automobilen und Verletzungen von Fahrern strafbar sind. Diese Broschüre mit Ratschlägen für Fußgänger und Pferdelenker wurde an die Bürgermeister und die Schullehrer verteilt und besonders wegen ihrer gemeinverständlichen Darstellung, die belehrend und doch nicht aufdringlich empfunden wurde, gelobt.¹⁸²

1909 folgte nach Beschwerden des Österreichischen Automobilclubs ein erneuter Erlass des Innenministers an die Bezirksschulräte, die Schüler wiederholt auf die Gefährlichkeit und Strafbarkeit ihrer Handlungen hinzuweisen, da bisherige Bemühungen erfolglos geblieben waren. Außerdem verbot man das Spielen auf Haupt- und Durchfahrtsstraßen.¹⁸³ Auch in Niederösterreich mussten Polizeidirektionen dazu aufrufen, *„den Automobilverkehr derart zu handhaben, dass die Benutzung der Straßen ohne Gefährdung der Sicherheit der Person und des Fahrzeugs des Automobilbesitzers seitens der Bevölkerung – insbesondere der ländlichen - erfolgen könne.*¹⁸⁴ Viele Firmen reagierten unterdessen auf die Steinwürfe mit der Entwicklung eines bruchsicheren Sicherheitsglases.¹⁸⁵

¹⁸¹ AW, 1908, Nr.74, S.5f

¹⁸² AAZ, 1904, Nr. 2, Jg. V., Bd 1, S. 5f

¹⁸³ AW, 1909, Nr.16, S.3

¹⁸⁴ AAZ, 1909, Nr.5, Jg.10, S.36

¹⁸⁵ vgl. AAZ, 1924, Nr.49a, Jg.25, S.114

Berichte über alltägliche Vorfälle, wie Sachbeschädigungen, das mutwillige Laufen in den Fahrweg oder Beschimpfungen wurden in der Presse ebenfalls erwähnt, waren jedoch unspektakulär und wurden deshalb nicht so häufig abgedruckt. Offensichtlich war es eine Belustigung so mancher Kinder, die RadfahrerInnen und AutomobilistInnen durch Hin- und Herlaufen vor ihren Fahrzeugen zu verärgern, wie die Wiener Fahrrad-Zeitung im Oktober 1902 schreibt: „Geradezu unglaublich erscheint auch der Muthwille- oder ist es Dummheit?- den Radler oder Automobilisten durch Hin- und Herlaufen vor dem Vehikel zu necken, wie es in manchen Dörfern seitens der Kinder gern geübt wird.“¹⁸⁶ In diesem Zusammenhang ereigneten sich Vorfälle, die zwar auf Grund der Achtsamkeit der Lenker für die Neckenden günstig ausfielen, die Wageninsassen aber als unvorsichtige, rücksichtslose Wildlinge bezeichnet wurden, währenddem Väter und Mütter oftmals belustigt das Treiben ihrer Kinder beobachteten.¹⁸⁷ In Deutschland gipfelte die Gewalt im Hennigsdorfer Drahtseilattentat, als am Abend des 2. März 1913 eine vierköpfige Familie in einem offenen Automobil mit einer Geschwindigkeit von ungefähr 40 km/h gegen zwei fingerdicke, über die Straße gespannte Drahtseile fuhren und die Eltern der 17- und 19jährigen Töchter regelrecht köpfte. Die Täter konnten nie zur Rechenschaft gezogen werden, die Ermittlungen deuteten aber auf eine automobilfeindliche Motivation hin. Ein dort ansässiges Eisenbahnwerk, das die Beschäftigungssituation im Ort prägte, als auch autofeindliche Lokalblätter wurden in der Folge als geistige Anregung der Täter scharf kritisiert.¹⁸⁸ Folgeschwer war auch das Drahtseilattentat aus Österreich, als 1921 ein über die Straße gespanntes Seil den Auto fahrenden Wiener Fabrikanten Eugen Brenner tötete.¹⁸⁹ Die Motorpresse forderte nun ein verschärftes Vorgehen und bei den Autofahrern lösten Nachahmungstaten große Verunsicherung aus. Der Täter des Drahtseilattentats, ein Goldarbeiter, wurde zum Tode verurteilt. Einige Firmen reagierten mit einer Verbesserung der Autobeleuchtung und warben sogar in ihrer Werbeanzeige für die Sicherheit ihrer Automobile mit der Darstellung des Drahtseilattentats. Ferner wurden Autos mit den verschiedensten Vorrichtungen zum Durchschneiden von Seilen versehen.¹⁹⁰

¹⁸⁶ Wiener Fahrrad-Zeitung, 1902, Nr.4, XVII.Jg., S.3

¹⁸⁷ Wiener Fahrrad-Zeitung, 1902, Nr.4, XVII.Jg, S.3

¹⁸⁸ Fraunholz, *Motorphobia*, S. 128ff

¹⁸⁹ AW, 1927, Nr.47, S.7; MF, 1922, Nr.25, S.329

¹⁹⁰ vgl. Möser, *Geschichte des Autos*, S.129f

Der „Lausjungenstreich“ - die Zertrümmerung von Bierflaschen auf den Straßen – und das mutwillige Legen von Nägeln beschädigte viele Pneumatikreifen und verärgerte Auto- als auch Radfahrer. Richtiggehende Straßenblockaden mittels Glasscherben und Nagelsaaten auf den frequentierten Straßen in Karlsbad und Umgebung veranlassten im Sommer 1906 das „Karlsbader Tageblatt“ einen verbesserten Schutz vor „Automobilschädlingen“ zu fordern.¹⁹¹ Ein eigens entwickelter Nagelfänger sollte rechtzeitig vor einer Beschädigung des Reifens warnen. Jegliche Schutzvorrichtungen an den Automobilen verschwanden wegen ihrer relativen Unbrauchbarkeit aber bald wieder vom Markt.¹⁹² Vermehrt wurden auch Angriffe von Menschenmengen, etwa während Prozessionen und Festzügen, verzeichnet. Oftmals fühlten sich Menschen, wenn sie in einer größeren Ansammlung waren oder durch Alkoholgenuss zu aggressivem Verhalten neigten, durch ein Automobil belästigt und griffen dieses an. Auch gibt es zahlreiche Berichte, dass sich bei Unfällen häufig anwesende Passanten mobilisierten und selbst judizierend gegen den Autofahrer vorgehen. So verprügelte 1903 eine wütende Menge männlicher Straßenpassanten einen Chauffeur im 14. Wiener Gemeindebezirk, nachdem sich bei einem Unfall mit einem Fuhrwerk ein Fleischhauermeister verletzt hatte.¹⁹³

Peitschenhiebe von Kutschern waren ebenfalls keine Einzelaktion. Da sie ihr Arbeitsgerät stets in der Hand hielten, benutzten dies einige um nach den Autofahrern zu schlagen und sich so gegen das Scheuen der Pferde zur Wehr zu setzen. Einerseits wusste oft weder der Autofahrer noch der Kutscher wie die Pferde noch der andere reagieren würde, andererseits kam eine gewisse Angst der Verdrängung des Pferdeantriebs durch den Kraftverkehr hinzu sowie eine Sichtbarmachung der Milieu- und Mentalitätsunterschiede zwischen den reichen Herrenfahrern und den Kutschern. Die Begegnung zwischen Auto und Pferdefuhrwerk setzte somit oft auf beiden Seiten Aggressionspotential frei. Besonders erniedrigend war es für die Autofahrer wohl, wenn sie dann bei Pannen oder Steigungen auf Vorspann angewiesen waren.¹⁹⁴

Aktionen, bei denen Schusswaffen zum Einsatz kamen, übermitteln die Automobilzeitschriften aus dem Jahr 1910 und 1914. Ein junger Bursche beschoss das Auto eines Elektrizitätswerksdirektors in der Nähe des böhmischen Pilsen und

¹⁹¹ AW, 1906, Nr.67, S.2; vgl. AW, 1906, Nr. 105, S.15

¹⁹² Fraunholz, *Motorphobia*, S.122f und 144f

¹⁹³ AW, 1903, Nr.30, S. 726; Fraunholz, *Motorphobia*, S.230

¹⁹⁴ Fraunholz, *Motorphobia*, S.145-161

verletzte den Chauffeur am Kopf. Auf die allgemeine Spionagehysterie, nicht jedoch auf die Ablehnung der Automobile, war die Beschießung Gräfin Lucie Christallniggs zurückzuführen, die auf dem Weg zu einer Sitzung des Roten Kreuzes bei Klagenfurt getötet wurde.¹⁹⁵

Eine weitere Form die Belustigung, Ablehnung, Hass oder Neid über das Automobil zu äußern, war in Form eines mehr oder weniger gelungenen Gedichtes, die zu der Zeit häufig abgedruckt wurden. So finden sich in den neuzeitlichen Zeitungen und Zeitschriften unzählige, oft seitenlange Ergüsse über die Autler und deren Gefährte. In der Folge wird hier ein Beispiel angeführt, in dem viele der allgemeinen Kritikpunkte vorgebracht werden, angefangen von der Staubplage, dem Auto als tierisches Ungeheuer, der menschenvernichtenden Gefahr, die von dem neuen Verkehrsmittel ausgeht über die rechtliche Frage des Besitzes der Straße. Dass der Autor, dessen Werk betitelt mit „Wache auf! (Frei nach Schiller)“ im Wiesbadener Tagblatt erschienen ist und im „Chauffeur“ Kritik unterzogen wurde, dem Kraftfahrzeug keineswegs positiv gegenüber tritt, wird aus dessen übertriebenen Darstellungen ersichtlich.

Aus der Landstrass' weiten Gründen,
Wo man nichts als Staub erblickt,
Wo sich Autos schnaubend winden, -
Wär ich diesem Ort entrückt!

Dorthin über Berg und Hügel,
Wo kein Auto fauchend stinkt,
Möchte ich fliegen – hätt' ich Flügel-
Wo der reinste Zephir winkt!

Wo nicht mit metallnen Tatzen
Jene Ungeheuer zieh'n,
Die mit staubgeschwärzten Fratzen
Rasend ihre Pfade zieh'n!

Wo nicht blutgetränkte Spuren
Der erschreckte Wand'rer sieht,
Und vor rauchgeschwärzten Horden
Nicht der arme Pilger flieht!

Sollen wir uns noch weiter knechten
Lassen von der Tyrannei;
Soll der Geldsack ganz entrechten
Bürgertum und Volkspartei!

Drum wach' auf! Du Volk von Denkern.
Aus des Tages Einerlei,
Eine Losung gilt den Henkern:

¹⁹⁵ vgl. AW, 1910, Nr.115, S.3; AW 1914, Nr.98, S.1; Fraunholz, *Motorphobia*, S.230

„Autler – gebt die Strasse frei!“¹⁹⁶

Das zweite angeführte Beispiel, „*Das Lied vom Automobil – eine Parodie auf Schillers Glocke*“, das hier nur auszugsweise wiedergegeben wird, zeigt vor allem die Seite der Automobilisten, die mit den unterschiedlichsten Vorwürfen, Kritikpunkten und Gefahren konfrontiert sind. In den unzähligen Strophen, die sich über 6 Seiten ergießen, widmet sich Maxim Ullmann vor allem den zwiespältigen Ansichten über das Automobil. Herausgearbeitet werden die Nörgelstimmen, die den Ochsen, dem Auto vorziehen oder jene, die ein schwebendes Auto ohne Stoßen und ohne Staub anstreben. Kritisiert werden auch jene, die es in Raten abzahlen müssen, jene, die es mit Steinen bewerfen und ihre Messer auf die Pneumatik Reifen richten. Schreibt er über die Entrüstung der Bevölkerung über die Wildlinge, die Passanten verschrecken und mit Schmutz bespritzen, so liegt er den tatsächlich stattfindenden Ereignissen sehr nahe. Schließlich schildert er einen realitätsnahen Unfallhergang eines Automobilrasers und die darauf folgende Selbstjustiz der Bevölkerung.

Lang gedauert hat's auf Erden
 Bis das Auto man erfand
 Aber jetzt kann's lustig werden!
 Alles autelt – Stadt und Land!¹⁹⁷
 [...]
 „Rasselnd durch die Menschenknäule,
 Durch die Straßen lange Zeile,
 Rast es fort mit Windeseile.
 Stinkend hinterläßt der Drachen
 Benzindüfte – da ein Krachen!
 Menschen stürzen, Stimmen schwirren
 Kinder jammern, Mütter irren,
 Tiere wimmern, unter Trümmern
 Alles rennet, rettet, flüchtet –
 Und das Auto liegt vernichtet.
 Durch der Fäuste lange Kette
 Um die Wette
 Fliegt der Autler hoch im Bogen.
 An den Ohren 'rumgezogen,
 Heulend, kommt Chauffeur geflogen,
 Den die Menge fluchend packt.
 Prasselnd wird hineingehackt.
 Wart' du Kilometerfresser!
 Menschenmassen – Niederstößer!
 Die zur Arbeit langsam gehen
 Wollt ihr mit des Schnauferls Wucht
 Zwingen zu der Reißausflucht!
 Sausewindhund, das wär' schön!

¹⁹⁶ Der Chauffeur, 1907, Nr. 13, II. Jg., S. 8

¹⁹⁷ Österreichische Nähmaschinen- und Fahrrad-Zeitung, 1905, Nr. 11, S. 27f

Autlers – Los!
 Schonungslos
 Hieb man ihn bis er entkräftet;
 Sprachlos, sieht man ihn, getöfftet
 Und verwundet aufersteh'n.¹⁹⁸

Der Großteil der Berichte über autofeindliche Aktionen in Österreich stammt aus der Zeit vor dem 1. Weltkrieg und bezieht sich auf den Raum Österreichs, aber auch auf Böhmen.

5.3. Das Automobil und die Metapher vom wilden Tier

Der ungewohnte Lärm, Gestank und die hohe Geschwindigkeit des neuen Fahrzeugs ließen die Metapher vom wilden Tier entstehen, „*das brüllend durch das Land rast*“.¹⁹⁹ Tatsächlich vermittelten die ersten Autos, deren Funktionsweise dem Großteil der Bevölkerung unbekannt war, etwas Mystisches, und da der Motor die bisherige Tierkraft ersetzte, lag der animalische Vergleich nahe. Der Umstand, dass die Fahrer oft wegen des Staubes mit Brillen, Kopfbedeckungen und Staubmäntel bis zur Unkenntlichkeit verumumt waren, förderte das Klischee des Wilden, Mystischen und Geheimnisvollen. So wurden die Kraftfahrzeuge auch in der Autoliteratur der ersten Jahre häufig mit Ungeheuern verglichen, als Dämonen der Schnelligkeit, als „die schöne, *erhabene Furie aus Metall*“ bezeichnet.²⁰⁰ Wie der Historiker Attilio Brilli anhand einiger Beispiele veranschaulicht, wurden dem Automobil auch in der Literatur verborgene tierische Anlagen zugeschrieben und man interpretierte es als Geschöpf zwischen der mechanischen Welt und dem Tierreich. Mechanische Saurier, geflügelte Pegasusse, Zentauren und Hippogryphe - Ungeheuer aller Art - bevölkerten die Autoliteratur der ersten Jahre.²⁰¹ Dementsprechend findet sich in der allgemeinen Automobilzeitung aus dem Jahr 1902 folgende Beschreibung eines Kraftfahrzeuges: „*Vorne an dem breiten Thore steht ein kleines Automobil, schwarz, stumm, gleich einer riesigen Spinne oder Tarantel, jeden Moment sprungbereit. Es scheint lebendig zu sein, wenn auch in Ruhe. Es sieht ganz verteufelt gescheit aus. Gleich glühenden Augen blitzen kleine*

¹⁹⁸ ebda, S.33

¹⁹⁹ zit nach Joachim Wachtel (Hg.), *Facsimile Querschnitt durch frühe Automobilzeitschriften*, 1970, S. 7 vgl Peter Payer, *Hupend, schnarrend, qualmend*, S. 41

²⁰⁰ Brilli, *Das rasende Leben*, S.87f

²⁰¹ ebda, S.152

*Lichtbüschel aus den im Dunkel halbverborgenen Lampen. Wer weiß, was für schauerliche Kräfte in ihm schlummern.*²⁰²

James Joyce, der 1904 ironisch über ein internationales Autorennen schreibt, weist auf die im Inneren des Autos verborgene Tierhaftigkeit hin sowie auf die Beziehung der menschlichen Reaktion mit dem mechanistischen System: „...und mutig versuchte der Mechanismus des menschlichen Nervensystems mit den ungestümen Sprüngen des schnellen, blauen Tieres mitzuhalten.“²⁰³

Auch wandten sich die ersten Reisenden häufig an ihr Auto, als wäre es ein lebendiges Wesen und der Automobilist versuchte es mit guten Zusprüchen zum Laufen zu animieren. So schreibt auch Michel Corday in seinen Automobilgeschichten: „Wer weiß, ob die Maschine durch das Ingangsetzen nicht wirklich zum Leben erweckt wird, ob wir ihr mit der Bewegung nicht zugleich eine Seele geben! Wer weiß, ob so ein Auto nicht eine feine Witterung dafür hat, wenn Leute sich für sein Ergehen interessieren, und ob es nicht instinktiv ahnt, daß dort hinter dem Gitter Menschen wohnen, die es freudig bewundernd umringen werden, und ob es sich dann nicht sagt: „Hopp, hier wollen wir mal anhalten!“²⁰⁴

Verständlicher wird die „innige Beziehung“ zu den früheren Motorfahrzeugen durch die verhältnismäßig hohe Zeitaufwendung, die sie benötigten, da sie technisch noch nicht so ausgereift waren, auf den Reisen über meist schlechte Straßen fahren und ständig kontrolliert, geölt und geschmiert werden mussten. So lässt sich auch Bierbaum auf seiner Reise im Automobil zu einem Gefühlsausbruch hinreißen, als er nach einigen Tagen wieder zu diesem zurückkehrt und er es begrüßt, „als wäre es ein lieber Freund“. Ebenso, schreibt Bierbaum in seinen Reiseaufzeichnungen, hat sein Chauffeur eine persönliche Beziehung zu diesem Automobil entwickelt und den Wagen während des Aufenthalts in Venedig oft besucht und ihm viele schöne Dinge mitgebracht, darunter ein nagelneues Rad.²⁰⁵

5.4. Das Automobil – ein umstrittenes Prestigeobjekt

Mehrere Gründe waren ausschlaggebend, dass das Automobil als Prestigeobjekt an Popularität gewann. Schon beim Kauf spielten sicherlich weniger zweckrationale als geltungsbedingte Motive eine Rolle. Automobile waren sehr selten und an der Kaufkraft der Krone gemessen sündhaft teuer. Da jedes individuell gefertigt wurde,

²⁰² AAZ, Nr. 6, Band 1, Wien 1902, III. Jahrgang, S. 6

²⁰³ zitiert nach Brilli, *Das rasende Leben*, S.89

²⁰⁴ Corday, *Automobilgeschichten*, S.9

²⁰⁵ siehe Bierbaum, *Mit der Kraft Automobilia*

war es schon viel, wenn sich acht oder zehn Stück in den konstruktiven Grundzügen glichen, weshalb es in seiner unrationellen Herstellungsweise nicht billig sein konnte. Da die Benutzung des Autos im öffentlichen Raum stattfand, demonstrierten deren Besitzer finanzielle Leistungsfähigkeit, und somit stellte es ein geeignetes Prestigeobjekt, ein Symbol des Reichtums dar. Dieser exklusive Charakter, der dem Privatauto vor der Massenmotorisierung zukam und dessen öffentliche Verwendung machten es zu einem Statussymbol sowie zu einem Mittel, das den Zugang zu einer neuen, höheren wirtschaftlichen und sozialen Stellung eröffnete. So zogen die meist reichen Automobilisten der Neuzeit den Ärger des einen oder anderen Neiders auf sich. Diese sozial differenzierende Wirkung wurde bereits von den Zeitgenossen als eine entscheidende Ursache für die Abneigung gegen den Kraftverkehr vermutet.²⁰⁶ Dies erklärt auch Aussagen wie z.B. jene in der Allgemeinen Automobilzeitung im Januar 1902: „Man hat ferner behauptet, daß die Rennwegen keinen praktischen Werth hätten, und daß deren Lenkung nur eine spannende Unterhaltung für einige Millionäre sei.“²⁰⁷ Die Feindseligkeiten gegen Autofahrer in der von Touristen stark frequentierten Schweiz wurden bereits eingehend thematisiert. Eugen Diesel schreibt in diesem Zusammenhang über die Wirkung des Autos bei einem Zusammentreffen mit einem Demonstrationszug in der französischen Schweiz:

Der Anblick der Streikenden [...] war uns unbehaglich, denn ein schönes kapitalistisches Auto musste auf die streikenden Arbeiter wirken wie das rote Tuch auf den Stier [...] Ich fühlte, wie ich als Vertreter der feindlichen Klasse angesehen wurde [...] Im schönen roten Auto sitzend beschlich mich das Gefühl eines schlechten Gewissens [...], ich wusste, daß jeder von ihnen von einer Summe, die dem Wert unseres Autos entsprach, zwanzig Jahre und länger mit seiner Familie leben mußte [...].²⁰⁸

Im Gegensatz zu Europa, wo das Automobil als Einzelanfertigung hergestellt wurde, als exklusives, elitäres Fortbewegungsmittel, als Prestigeobjekt, auftrat, fand es in Amerika, vor allem durch die serienmäßige Herstellung von Henry Fords Tin Lizzy²⁰⁹, unter dem Motto „ein Auto in jeder Garage“, eine umfassende Verbreitung und wurde für breite Gesellschaftsschichten zugänglich.²¹⁰ Bei dem Vergleich europäische Einzelproduktion und amerikanische Fließbandproduktion argumentierte man vorerst mit der „unzuverlässigen Qualität“ der amerikanischen

²⁰⁶ Jahn, *Status – und Prestigegesteuertes Konsumverhalten*, S.1–33, vgl. Fraunholz, *Motorphobia*, S. 47

²⁰⁷ AAZ, 1902, Nr.2, Bd.1, III. Jg, S. 30

²⁰⁸ Diesel, *Autoreise* 1905, S.140-142

²⁰⁹ vgl. Kay, *Asphalt Nation*, S.141ff; Schaukal, *Verkehr*, S.58f

Fertigungsweise, mit der sich „Tausende von Autos in der Minute ausstoßen lassen“ und der Qualität der europäischen Präzisionsarbeit. Dennoch wurden auch in Amerika dem neuen Fahrzeug wie in keinem anderen Land symbolische und rituelle Funktionen zugeschrieben. So stellte der ehemalige Gouverneur von New Jersey, E.C. Strokes, 1921 fest: *„Außer der Kirche gibt es im amerikanischen Leben nichts, was so zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Moral beiträgt, wie das Auto.“* Weiters bekräftigte er das Automobil: *„Wenn jede Familie dieser Nation ein Auto besäße, dann wäre der familiäre Zusammenhang enger und viele Probleme, die von der sozialen Unordnung herrühren, wären ganz leicht zu lösen.“*²¹¹ Auch Henry Ford hatte sich an die potentiellen Käufer gewandt und ihnen erklärt, er sei stolz, ihnen und ihren Familien *„den Segen vergnüglicher Stunden in den großen Räumen des Herrn“ anbieten zu können.*²¹² So wurde schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts das Auto in Amerika zum unverzichtbaren Instrument gesellschaftlichen Erfolges.²¹³ Dennoch hatten die ersten Automobile nicht so viel Aufsehen erregt wie die ersten Eisenbahnen und der damit verbundene Schienenbau.²¹⁴ Wer vor 1900 wirklich *„vom Fleck kommen wollte“*, fuhr mit der Bahn, mit der man beinahe alle größeren Städte in kurzer Zeit erreichte.²¹⁵ Luxuszüge waren entsprechend zuverlässig und pünktlich, das Auto hingegen war äußerst kostspielig, hatte etwas Halsbrecherisches, Riskantes und Sportliches. Für viele war es aber genau aus jenen Gründen unerlässlich geworden, ein Automobil zu besitzen. Sie wollten sich von der Masse abheben, um ihrem Streben nach Anerkennung und Geltung gerecht zu werden, um eine Zugangsmöglichkeit zu bestimmten gesellschaftlichen Gruppen zu erhalten oder um eine bestimmte gesellschaftliche Stellung nicht zu verlieren.²¹⁶ Uwe Fraunholz schrieb in diesem Zusammenhang in den kritischen Studien zur Geschichtswissenschaft *„Die bürgerlichen Exponenten des elitären Automobilismus waren stets auf Abgrenzung zum tendenziell egalitären Massentransport auf der Schiene bedacht.“*²¹⁷ Das Sprichwort *„Carum est, quod rarum est“* traf um 1900 für das Automobil sicherlich zu, was den Reiz, ein solches zu besitzen, bei vielen

²¹⁰ Brilli, *Das rasende Leben*, S. 14

²¹¹ ebda, S. 15

²¹² Brilli, *Das rasende Leben*, S. 15

²¹³ ebda, S. 37

²¹⁴ vgl. Hans STRASSL, *Auto contra Eisenbahn*.

²¹⁵ vgl. Christliche Hausblätter zur Belehrung und Unterhaltung Nr. 28, 1899– Beilage zur Kremser Zeitung, S. 224 ebda: In 33 Tagen um die Welt: Durch die Fertigstellung der sibirischen Eisenbahn wird jetzt die Reise um unseren Planeten in 33 Tagen möglich sein. vgl. Wolf, *Eisenbahn und Autowahn*

²¹⁶ Jahn, *Status – und Prestigegesteuertes Konsumverhalten*, S. 1–33

²¹⁷ Fraunholz, *Motorphobia*, S.60

verstärkte. So mussten die ersten Automobilisten zum Beispiel auch ihr für die Fahrt notwendiges Benzin in Flaschen in der Apotheke einkaufen. An Öffentlichkeit gewann das Automobil vor allem durch den Sport, durch Wettfahrten und Ralleys und so waren es meist auch blaublütige Autofahrer, oft auch „Autografen“²¹⁸ genannt, die die große Ehre genossen, an diesen Rennen teilzunehmen.

Weiters war Mobilität stets ein Zeichen von Macht, Herrschaftswahrnehmung und Überlegenheit, Geschwindigkeit ein Mittel der Allgegenwart. Nicht nur Könige, sondern auch Götter erscheinen in Wagen oder automobilen Gefährten. Jörg Jochen Berns schreibt hierzu, dass bereits lange Zeit vor den ersten Automobilen, in der Frühen Neuzeit, Fahrzeuge in Form des Trionfo, der Staatskarosse oder der Kriegsmaschine, zur Repräsentation herrscherlichen Kutschierens verwendet wurden. Auch die Gottheiten aller Religionen erschienen immer schon automobil: *„Sie reiten und fahren nicht wie die Menschen, sie treten nicht auf und ab wie Menschen, sondern sie erscheinen.“*²¹⁹ So bezeichnet er das Erscheinen der Gottheit als die höchste Form der Automobilität, den Wagen somit als ein probates Mittel zur Demonstration feudaler Herrschaft, der adeligen Repräsentation würdig.²²⁰ Stolz präsentierten sich adelige Herrschaften mit ihrem Automobil auf zahlreichen Photographien, wie auf jenem Negativ aus dem Bildarchiv der Österreichischen Nationalbibliothek einer Adelligen Gesellschaft um 1911/12 vor der Ausfahrt mit zwei Opel-Automobilen im Hof von Schloß Schönstein bei Troppau (siehe Abbildung 25). Auch wurde das Automobil gerne vorgeführt oder festlich für einen Blumenkorso geschmückt, wie auf der folgenden Photographie aus dem Jahr 1912 (siehe Abbildung 26).

Sein Renommée als Symbol der Freiheit und Unabhängigkeit gewann das Auto *„vor allem als der Adel zunehmend - statt die Pferde zu satteln - den Motor ankurbelte“*.²²¹ Neben den Vorreitern Siegfried Graf von Wimpffen und Graf Wilczek junior, die sich einen Serpollet-Dampfwagen aus Frankreich kommen ließen, interessierte sich Hof und Adel in Wien ganz besonders für das Automobil.²²² Einige nahmen mit ihrem Automobil als Repräsentationsfahrzeug am Blumenkorso im Prater teil, andere wiederum engagierten sich als Sportwagenfahrer bei Rennen. Auch von Erzherzog Ferdinand ist die Aussage überliefert, dass das Automobil das

²¹⁸ Hennings, *Solange er lebt*, S. 63

²¹⁹ Berns, *Die Herkunft des Automobils*, S.8f

²²⁰ ebda, S.1-10

²²¹ zit nach Jahn, , *Status – und Prestigegesteuertes Konsumverhalten*, S. 123

²²² Czeike, *Historisches Lexikon Wien*, Band I, S.213

Herrlichste sei, was es gebe und es wurde sogar eine Postkarte in Umlauf gebracht, die ihn mit diesem Ausspruch zitierte.²²³ Ferner bot das Auto dem Adel, der um 1900 bereits viele ihm ehemals vorbehaltene Bereiche der Wissenschaft, Architektur, der Künste und der Mode an die Bürger verloren hatte, die Möglichkeit sich wieder sozial zu repräsentieren.²²⁴ Außerdem gewannen die ländlichen Regionen, die durch die Anbindung der Städte an das Eisenbahnnetz an Bedeutung verloren hatten, durch den Automobilismus wieder an Bedeutung.

Dass Autofahren als ein außergewöhnliches Erlebnis empfunden wurde, zeigt auch die Karikatur „Eine Hochzeitsreise“ aus dem Jahr 1903. (Siehe Abbildung 6) Spöttisch zeigt der Karikaturist das verliebte Brautpaar, das sich in einem, durch einen Unfall an einem Baum, zerstörten Automobil küsst, betitelt „Idyll aus unseren Tagen“. Die Szene, die in Wirklichkeit wohl kaum diese Atmosphäre zu Tage bringen würde, zeigt aber auf ironische Weise, dass Autofahren, nebst all den Gefahren und Unannehmlichkeiten, mit Prestige verbunden war. Die Hochzeitsreise im Automobil wird als etwas Besonderes, als Idyll angesehen, ganz gleich der anfallenden Reparaturen, Gefahren oder etwaiger Unfälle.

Ebenso ist der Beruf des Chauffeurs, der die Rollen und Pflichten des Kutschers übernahm und das Lenken, die Wartung des Autos sowie die Betreuung der Insassen überhatte und zudem noch von weit herkam, zu Beginn der Motorisierung mit einer heroischen Faszination, mit Prestige verbunden. Er weist als Fachmann für Motoren manuelles Geschick auf, vermittelt ein Sicherheitsgefühl als auch eine Überlegenheit als Beherrscher dieses gefährlichen Fahrzeugs, ist doch das Automobil noch mit einer Aura des Geheimnisvollen behaftet. So erfreut er sich eines gesellschaftlichen Ansehens und eines gewissen Mythos.²²⁵ Ab 15. Jänner 1906 erschien eine eigene Fachzeitschrift zur Förderung der Interessen der Chauffeure, die diesen Beruf als „Einzelarbeiter im Dienste eines reichen Privatiers“ charakterisierte.²²⁶ Mit voranschreitenden Jahren des Automobilismus und der technischeren Ausgereiftheit verschwindet schließlich der Mann, der das Feuer speiende Ungeheuer zähmt. Das Automobil wird preisgünstiger, es entstehen

²²³ Erzherzog Ferdinand bei der Eröffnung der IV. Internationalen Automobilausstellung am 21. April 1904. bei: Seper, Österreichische Automobilgeschichte 1999, S.93

²²⁴ Hennings, *Solange er lebt*, S.63

²²⁵ vgl. Brilli, S.113f

²²⁶ Der Chauffeur, Nr.1, 15. Jänner 1906, I.Jg, S.1

Handbücher zur Bedienung des Fahrzeugs und es verliert etwas von dem neuzeitlichen Mythos.²²⁷

Bis heute aber stellen das Automobil, die Wohnung oder das Haus, das Büro, die Urlaubsgestaltung, Kleidung und diverse Luxusgegenstände wie Schmuck, Antiquitäten und Pelze resistente Indikatoren für sozialen Status dar,²²⁸ obwohl sich ihre Ausgestaltung im Laufe der Jahre verändert hat. Das Auto ist heute noch für viele Menschen nicht bloß ein Transportmittel, sondern ein begehrtes Prestigeobjekt. Dies äußert sich nicht nur darin, dass es oft mit übertriebener Sorgfältigkeit geputzt und poliert wird, sondern es werden oft teure Zusatzanschaffungen getätigt bzw. Automarken erworben, die den angemessenen finanziellen Rahmen übersteigen. Das Automobil ermöglicht es, die Leistungsfähigkeit und den somit zugesprochenen Status eines Menschen auch äußerlich zu dokumentieren und seinen sozialen Rang zu visualisieren. Es ist im Vergleich zu anderen Statussymbolen wie Titel, Herkunft, Haus, etc. am leichtesten zu erwerben – und kann durch seine freie Beweglichkeit überallhin mitgenommen und gezeigt werden. Dass Österreich, ein Land in dem statistisch gesehen jeder zweite Österreicher einen Personenkraftwagen besitzt, eine wahre Autofahrernation ist, stellte die Wochenzeitung Falter im Juli 2007 fest. Geschätzt werden die Bequemlichkeit und der Luxus sowie die Freiheit, die das Automobil bietet.²²⁹

5.5. Freiheit, Abenteuer und individuelle Mobilität

Der Automobilist hob sich wesentlich durch seine Unabhängigkeit von Fahrplänen, durch den Besitz seines eigenen, individuellen Verkehrsmittels von der Masse ab. Er musste seinen Urlaub nicht nach den Fahrplänen der Eisenbahn gestalten, die stickige Luft in den Abteilen einatmen oder schwitzend ausharren. Die Möglichkeit touristischer Nutzung war ein entscheidender Faktor für die Beliebtheit des Automobils.²³⁰ In vielen Werbungen wurde das Gefühl des Motorisiert-Seins mit Freiheit gleichgesetzt. Der Automobilbesitzer könne, je nach Lust und Laune aus der Stadt, dem Alltag und Berufsleben entfliehen: *„einige Wochen ferne dem lächerlichen städtischen Menschengetriebe und Gewühle“*, denn für das Motorfahrzeug gab es keine Entfernung mehr. *„Allüberall können wir hingelangen,*

²²⁷ vgl. Schmal, *Ohne Chauffeur*

²²⁸ vgl. Adlwarth, *Konsumverhalten*, S.186ff

²²⁹ Falter, Stadtzeitung Wien/Steiermark. Nr. 30/07, S.10f

²³⁰ vgl. Fraunholz, *Motorphobia*, S.43

*sofern wir über die nöthige - Zeit verfügen.*²³¹ Mit dem Reisen im Auto wurde vor allem die Naturnähe hervorgehoben, die dessen Fahrer zu Entdeckern machte. Die Eisenbahn hatte die Menschen schnell von einem Punkt zu einem anderen befördert, ohne auf die Landschaft, Völker und Schönheiten der bereisten Gebiete einzugehen. Das Automobil als individuelles Fortbewegungsmittel ermöglichte es, nun den Unternehmungsgeist und die Lust am Wissen zu befriedigen, aber auch die alte Form des Reisens, die Lust am Abenteuer, an anderen Kulturen, Landschaften, am Unerwarteten und Neuen wieder zu entdecken. So entstand in diesen Jahren eine regelrechte Reiseliteratur, in der die Autofahrer über ihre Fahrten peinlich genaue Tagebücher führten, die bezeichnenderweise Logbücher genannt wurden.²³² Sie geben heute Aufschluss über die Art des Reisens mit den ersten Kraftfahrzeugen. Bereits im 18. Jahrhundert hatte man das Reisen als unverzichtbaren Bestandteil der guten Erziehung gesehen. In dem Aufsatz „*Some thoughts concerning education*“ von John Locke (1693), betonte dieser die Wichtigkeit des Reisens für die Entwicklung junger, aristokratischer Menschen, da es Fähigkeiten wie Mut und Unternehmungsgeist, Führungskraft, Vertrautheit mit anderen Sitten und Manieren, Kraft zu schnellen Entscheidungen, Fremdsprachenkenntnisse fördert und das Vermögen gut verwaltet werden muss.²³³ Nun war das Reisen auch motorisiert möglich und bedeutete nicht nur, wie John Locke konstatierte, eine Eroberung des Territoriums, Aneignung von Wissen über Landschaften, Kulturen, und Sprache, sondern auch ein Fahrerlebnis, Luxus, Eleganz und Sport. So finden sich auch unzählige Fotografien, in denen Mitglieder der Wiener Gesellschaft stolz vor ihren Autos posieren.²³⁴ Graf Hoyos-Sprinzenstein streicht in einer Rundfrage der Allgemeinen Automobilzeitung im Jahre 1906 vor allem die Vorzüge des Autos gegenüber der Eisenbahn hervor²³⁵: *„Was für ein Unterschied [...] keine die persönliche Freiheit einschränkenden Fahrpläne mehr, keine Angst, den zeitig morgen abgehenden Zug zu versäumen, kein Kampf um überfüllte, heiße Coupès, kein Rauch, kein Stoßen, kein Rütteln mehr.“*²³⁶ Die neue unabhängige, individuelle Mobilität führte in der Folge zu einer „Flucht ins Grüne“. Adolf Filius schreibt hierzu in seinem Handbuch für Automobilisten aus dem Jahr 1913 *„Und nun sind wir draußen aus der Häuser bedrückenden Enge. Wie ein*

²³¹ Wiener Fahrrad-Zeitung, 1900, Nr. 1, XV. Jg., S. 1

²³² vgl. Brilli, *Das rasende Leben*, S. 86

²³³ Brilli, *Als Reisen eine Kunst war*, S. 22

²³⁴ vgl. Rapp, *Die Rache der Provinz*, S. 15

²³⁵ vgl. Hanel, *Eisenbahn und Automobil in Österreich*

*weißes Band schlängelt sich die freie Landstraße dahin und wir geben unseren Pferdekraften die Zügel frei.*²³⁷ Auch die Tourenbücher aus dem Jahr 1910 für Rad- und Kraftfahrer empfehlen eine Fahrt aus der Stadt zum Wienerwald, in die Wachau, zum Semmering oder nach Heiligenkreuz. Die erste planmäßig errichtete Straße in Wien, die Höhenstraße, wurde ebenfalls als Ausflugsstraße angelegt.²³⁸ Zur Abenteuerlust trugen wohl auch die vielen Straßen bei, die Maultierpfaden ähnelten, die aber nicht für das Automobil geschaffen waren. Haarnadelkurven, Furcht erregende Steigungen und Talfahrten und unzählige Reparaturen, die am Gefährt zu bewerkstelligen waren, kennzeichneten diese. Während der Fahrt musste der Fahrer fortwährend auf unachtsame Menschen, Kinder und Tiere aufpassen, die vor dem Auto erschranken, weshalb sie manchmal sogar geschlagen oder mit Steinen beworfen wurden. Allzu oft mussten Dörfer durchquert werden, wo Aufruhr entstand, da die Menschen misstrauisch und feindselig und Kinder in Staubwolken gehüllt, hinter den Autos herliefen, manche von ihnen sogar darauf herumzuklettern versuchten.²³⁹ „Die neuen Helden“ schreibt Attilio Brilli, „*stolze Beherrscher der Geschwindigkeit und der Technik, sind in windzersauste Ziegenfelle gehüllt, tragen Sturmhauben, die den ganzen Kopf bedecken, und verbergen ihren Gesichtsausdruck hinter großen Brillen, die so dunkel sind wie die Bahnen des Schicksals.*“²⁴⁰

5.6. Einschränkung der Rechte des Sozialraums Straße

Die Begründung der teilweise sehr negativen Einstellung gegenüber diesem neuen Verkehrsmittel lag mitunter in der Tatsache, dass zum Beispiel die Bahn ein Massenverkehrsmittel darstellte, für dessen Betrieb eigens Schienen errichtet wurden, währenddem sich das Automobil in die bisherigen individuellen Landverkehrsmittel, zum Beispiel Reitpferd, Fahrrad und Fuhrwerk, eingliederte und somit deren Rechte einschränkte. In der Neuzeit spielte die Verkehrsfunktion der Straße eine untergeordnete Rolle, denn da ein Großteil der Waren des alltäglichen Gebrauchs innerhalb der Hauswirtschaft hergestellt wurde, spielte sich der Warenverkehr, der sich vor allem auf Luxus-Textil- und Metallwaren beschränkte, auf den Hauptstraßen ab. Ansonsten wurden, zumeist auf dem Rücken von

²³⁶ Allgemeine Automobil-Zeitung, Nr. 51/52, 23.12.1906, Beilage: „Eine Rundfrage“, S.6

²³⁷ Schmal, *Ohne Chaffeur*, S. 396

²³⁸ vgl. Fremdenverkehrsstelle der Stadt Wien (Hg.), *Nach Wien – im Auto! vgl. Tourenbuch für Rad- und Kraftfahrer*

²³⁹ vgl. Brilli, *Das rasende Leben*, S.129f

Zugtieren oder auf Karren, Produkte zum und vom Markt transportiert. Als öffentlicher Raum hatte die Straße jedoch, im Gegenteil zur heutigen hauptsächlich monofunktionalen Nutzung, große Bedeutung.²⁴¹ Es wurde ein reges Leben auf dieser geführt – war es für Arbeit, Handel, Kommunikation, Spiel oder Unterhaltung. Die Menschen saßen oft vor ihren Häusern, plauderten mit den Nachbarn, spielten, beobachteten und vergnügten sich. Auch religiöse oder politische Feiern fanden oft im Freien - auf der Straße statt. Insbesondere die Kinder verbrachten dort den Großteil ihrer arbeitsfreien Zeit miteinander, womit ihnen nicht nur das elterliche Haus, sondern auch die Straße, in der dasselbe sich befand, gehörte.²⁴² Ferner zeigten sich auf dieser wesentliche Elemente des produktiven Lebens. Handwerker nutzten den freien Raum als Erweiterung ihrer Werkstätten, verschiedenste Waren wurden zum Verkauf angeboten, Hühner, oftmals sogar Schweine und anderes Kleinvieh tummelten sich auf dieser und wurden dort teilweise gefüttert und geschlachtet. Die Straße, als „Hausvorplatz“ und somit als weitgehend „privat“ empfunden, wurde aber auch von den anliegenden Bürgerinnen sauber gehalten und gepflegt.²⁴³

Mit der Industrialisierung und der weitgehenden Auflösung des Selbstversorgersystems verstärkte sich der Warenverkehr. Durch die autogerechte Planung der Straßen und den steigenden Automobilismus wurden formals öffentlich durchgeführte Aktivitäten zunehmend in die Privathäuser gedrängt. Viele Straßenberufe, wie z.B. der Schuhputzer, der Hausierer, der Laternenmann, der Spritzenmann und kleine Handwerker verloren ihre wirtschaftliche Basis und verschwanden. Dies geschah natürlich nicht ohne Widerstand der Bevölkerung – schließlich wurden deren Bedürfnisse und ihr Lebensraum beträchtlich eingeschränkt und begrenzt, sodass der Straßenraum vorrangig dem Verkehr zur Verfügung stand. Die Anerkennung der Vorrangstellung des Autos war ein Zivilisationsprozess, der erst zu vollziehen war.²⁴⁴ Machten in den Tageszeitungen spektakuläre Autounfälle Schlagzeilen, so dominierten in den Automobilzeitschriften vor allem die Verkehrsgefährdungen durch leichtsinnige Fußgänger, die von den Autofahrern eine Anpassung und Rücksichtnahme wünschten. Der Großteil der Bevölkerung war schließlich unmotorisiert und forderte auf friedlichem Weg eine

²⁴⁰ Attilio Brilli, *Das rasende Leben*, S. 21

²⁴¹ vgl. Merki, *Der holprige Siegeszug des Automobils*, S.141f

²⁴² Zitiert nach Scharfe, *Zur Volkskultur der Straße*, S. 21

²⁴³ vgl. Hohm, *Straße und Straßenkultur*, Merki, *Der holprige Siegeszug des Automobils*, S. 15-31

²⁴⁴ vgl. AAZ, Jg.3, 1902, Nr.11, S.2 und AAZ, Jg.7, 1906, Nr.5, S.74

Reduzierung der neuen, ungewohnt hohen Geschwindigkeit sowie die Kennzeichnungspflicht der Fahrzeuge. Das Fehlverhalten mancher Autofahrer steigerte den Konflikt, sodass sich die Automobilclubs oftmals gezwungen sahen, ihre Mitglieder zur Befolgung von gesetzlichen Vorschriften und zu einer umsichtigeren Fahrweise aufzufordern. Insbesondere das Überfahren von Hunden, Gänsen und Hühnern schien dem sportlichen Charakter des Autofahrers zu entsprechen und wurde gerne als Kavaliersdelikt betrachtet, wobei oftmals der Wert der getöteten Tiere für die wenig begüterten Besitzer nicht berücksichtigt wurde.²⁴⁵

Die Zeitschrift „Figaro“ griff dieses Thema wiederum in einer Karikatur (Abbildung 7) auf, in der sie sarkastisch überspitzt als „einzigen Ausweg“ der Fußgänger um den vielen Automobilen auf der Landstraße auszuweichen, die Geleise der Lokalbahn vorschlägt, da diese mittlerweile ein sichererer Gehweg als die Straßen seien.²⁴⁶

Symbolisch wurde die Straße schließlich Mitte des 19. Jahrhunderts durch die Anbringung von Straßenschildern zum „öffentlichen Raum“ gemacht. In vorindustriellen Städten war es nicht notwendig gewesen, Straßennamen auf Schildern zu vermerken, da diese von Generation zu Generation weitergegeben wurden und es kaum Verkehr in unbekannte Gegenden gab.²⁴⁷ Durch den wachsenden Automobilismus wurde der Sozialraum Straße jedoch beschränkt und mehr und mehr an die Bedürfnisse der KraftfahrerInnen angepasst. So hat sich unter dem Einfluss des Automobils die Landschaft stark verändert. Österreich hat durch den Austausch der Straßenbelege, den Bau neuer Straßen bis zur Umwidmung zu Parkräumen ein neues Gesicht bekommen.

5.7. Staubplage, Lärm- und Geruchsbelastung

Die Staubplage: Das gesamte 19. Jahrhundert hindurch finden sich zahlreiche Beschwerden über eine unermessliche Staubplage. So hieß es zum Beispiel in einer Quelle aus den achtziger Jahren: *„Wenn aber heute noch eine Stadt insonderheit unter dem Manen des biblischen Fluches: „Staub sollst du fressen dein Leben lang!“ steht, so ist dies sicher unser schönes Wien. Die Belästigungen durch Staub in den Häusern, Strassen und sogar in den Parkanlagen sind bei uns geradezu bis zur Unerträglichkeit gesteigert...“*²⁴⁸ Doch auch in der feuchten Jahreszeit war die Situation nicht besser: *„Wenn es regnet, wird Wien dem Fussgänger ein wahres*

²⁴⁵ Fraunholz, *Motorphobia*, S.55

²⁴⁶ Figaro, *Einziger Ausweg*, 1905, Nr.23, 49.Jg

²⁴⁷ Novy, *StrassenLeben*, S. 9ff

²⁴⁸ zit nach Riedel, *Die Luft und das Grundwasser in hygienischer Beziehung*, S.163

*Fegefeuer. Die schmierigen Strassen sind mit Koth bedeckt, die schmutzigen Rinnen überschwemmen das Trottoir. [...] Die Räder der Wagen spritzen den Koth massenweise auf...*²⁴⁹

Die Befestigung der Straßen war in der Folge eine der wichtigsten hygienischen Maßnahmen zur Verringerung der Staubplage, aber auch zur Abdichtung des Untergrundes zum Schutze des Grundwassers sowie zur Verbesserung der Geruchsverhältnisse. An der Wende zum 20. Jahrhundert und dem erstmaligen Auftreten von Automobilen waren bereits erste Erfolge einer systematischen Desodorisierung und einer Neugestaltung der Stadt durch Kanalisation und Pflasterung wahrnehmbar.²⁵⁰ Auf dem Granitpflaster wirbelte das Automobil relativ wenig Staub auf, erzeugte dafür aber einen „nervenerschütternden“ Lärm, währenddem auf den Schotterstraßen riesige Staubwolken die Fahrzeuge ankündigten. Die Autofahrer selbst verummten sich mittels Mäntel, Schals, Brillen und Lederhelmen um so gut wie möglich gegen den Staub und Straßenschmutz geschützt zu sein. Selbst Ludwig Lohner, der erste österreichische Automobilfabrikant, assoziierte das Wort „Auto“ mit: *„offenem Wagen, Millionär, außen haarigem Zottelpelz, Gesichtslarve, Achtzig-Kilometer-Tempo und undurchdringlicher Staubwolke.“*²⁵¹

Währenddem sich die Fahrer schützen konnten, waren die Anrainer und Fußgänger zumeist wehrlos und da man den Staub als Träger lebensgefährlicher Bakterien sah, werden die Angst und der Unmut der Bevölkerung, die gegen den Straßenstaub herrschten, verständlich. Die Stadt Wien erhöhte die Ausgaben der Straßenreinigung sukzessive, hob den Personalstand von 408 Mitarbeitern im Jahr 1905 auf 647 im Jahr 1915, erhöhte die Zahl der eingesetzten Pferde um das beinahe Doppelte und erweiterte und ergänzte den Fuhrpark durch neue Geräte.²⁵² Ferner war es in Wien sogar verboten, Teppiche und Staubsünder aus dem Fenster auszuschütteln oder Fußabstreifer auf offener Straße auszuklopfen.²⁵³

Auch die Zeitschriften griffen das Thema Staubentwicklung und die damalige Empörung der Bevölkerung über die Autofahrer und deren Rücksichtslosigkeit auf. So zeigt das Wochenblatt „Figaro“, mediale Speerspitze der Autokritiker, in einer Szene mit dem Titel „Philosophen“ (Abbildung 8) zwei Straßenarbeiter, die ironisch

²⁴⁹ zit nach Avigdor, *Das Wohlbefinden der Menschen in Grosstädten*, S.7

²⁵⁰ Payer, *Der Gestank von Wien*, S.167f

²⁵¹ zit nach Joachim Wachtel (Hg.), *Facsimile Querschnitt durch frühe Automobilzeitschriften*, S. 7

²⁵² *Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien für die Jahre 1905 – 1914*. Wien 1907ff

meinen, sie selbst könnten genug Staub aufwirbeln und ihre Pfeifen würden doch auch beträchtlich stinken, weshalb also der Aufruhr um die Automobilisten.²⁵⁴ Die zweite Szene, ebenso im Jahr 1908 veröffentlicht, betitelt „Familiensinn“ (Abbildung 9), zeigt zwei Brüder, von denen einer, der reiche, rücksichtslose Automobilist, seinem Bruder nichts als eine Nase voll Staub abgibt, wenn er gerade vorüber fährt.²⁵⁵ Dass das Befahren der Straßen durch ein Pferdefuhrwerk, einen Wagen, eine Kutsche oder ein Automobil Staub oder wenn es feucht war, Schlamm erzeugte, der den Passanten um die Ohren wirbelte und deren Kleider beschmutzte, war nicht nur eine äußerst unangenehme Erscheinung, sondern wurde auch als eine Gesundheitsbedrohung wahrgenommen. Das Problem der Staubentwicklung existierte zwar bereits schon, bevor die ersten Automobile die Straßen benutzten, doch waren diese schließlich nur für den Fußgänger- und Fuhrwerksverkehr ausgerichtet und so erzeugten sie durch die vielerorts mangelhafte Befestigung der Straßenoberfläche bei den schweren, schnell fahrenden Motorwagen vermehrten Abrieb und Verwirbelung des Deckmaterials und somit riesige Staubwolken. Insbesondere mit der Einführung der Eisenbahnen war den Straßen wenig Beachtung geschenkt worden und so konnten sie nun den Bedingungen des auftretenden Automobils nicht mehr standhalten.²⁵⁶ Ein Passagier, der 1902 bei einer Versuchsfahrt mit Ferdinand Porsche in einem „Lohner-Porsche“ Automobil mitfahren durfte, berichtete begeistert von dessen schneller Fortbewegung und einfacher Bedienung. In seinen Ausführungen kommt er auf den Straßenzustand zu sprechen, der es uns ermöglicht, sich die damaligen Verhältnisse vorzustellen: *„Jetzt mochten wir etwa 35 km stündlich erreicht haben, und die Schlammmassen der schlecht gepflegten Straße spritzten wie Fontainen rechts und links unter den Pneus hervor, weit ins Feld hinein.“*²⁵⁷ Auch der folgende Auszug aus der Beschreibung der Fernfahrt Paris-Wien 1902 zeigt deutlich die Staubentwicklung der Fahrzeuge: *„Plötzlich erscholl in der Ferne ein Trompetensignal, ein näheres antwortete schmetternd, und gleich darauf flatterte hinter dem die Berge begrenzenden Waldsaume eine Staubwolke auf. Man erkennt deutlich an ihr das Fortschreiten des Fahrens. Jetzt taucht sie schon hinter dem Menschenschwall, der vom Waldsaume an die Straße flankiert, auf, noch einige Sekunden und man erkennt die*

²⁵³ vgl. Enquete zur Abwehr der Staubplage mit besonderer Berücksichtigung der Wiener Verhältnisse.

²⁵⁴ Figaro, *Philosophen*, 1908, Nr.21, 52. Jg

²⁵⁵ Figaro, *Familiensinn*, 1908, Nr.32, 52. Jg

²⁵⁶ vgl. Rossmanith, *Aspekte zum Zustand der Straßen im 19. Jahrhundert*.

charakteristischen Contouren der Mercedes.“²⁵⁸ Eine weitere recht lebhafte Beschreibung der Staubplage stammt vom österreichischen Historiker Hans Seper, der sich umfassend der Automobilgeschichte widmete: „Da die Straßen noch nicht asphaltiert waren, erhob sich der feine Flugsand in ungeheuren Wolken und senkte sich dann als graue Schicht wieder auf Felder und Häuser, gewissermaßen zur freundlichen Erinnerung. Die Hühner, Gänse und Enten, die sich auf der Straße tummeln, wurden beim Anblick eines Autos hysterisch und ließen sich noch dazu totfahren. Schon die Radfahrer liebte der Bauer nicht, aber die „Stinkkarren“ brachten ihn außer Rand und Band. Der Kraftfahrer war deshalb bei den Bauern wie der Teufel gehaßt.“²⁵⁹ Weit mehr noch als die großen Städte sahen sich die Kur- und Fremdenverkehrsorte den Problemen ausgesetzt, die der Straßenstaub verursachte. Einerseits zählten die Autofahrer zu ihren Kunden, andererseits waren sie es aber, die den Erholungswert durch ihren Verkehr und den damit erzeugten Staub, Lärm und Gestank minderten.²⁶⁰ Der Schweizer Kanton Graubünden reagierte darauf sogar mit einem Verbot des Automobilverkehrs.²⁶¹

Unter Berücksichtigung der angeführten Probleme und Ängste wird die Ablehnung der neuen Fahrzeuge verständlicher. Manche ÖsterreicherInnen schimpften erheblich auf die „Autler“, einige verlangten sogar ein teilweises bis zu einem kompletten Fahrverbot für die Motorfahrzeuge. Die Automobilisten wiederum, die betonten, dass sie nicht die einzigen Stauberzeuger wären, aber stets Ziel der Kritik, forderten eine bessere Pflege der Straßen durch die Gemeinde.²⁶² Reiseschilderungen bestätigen, dass bereits im ausgehenden 18. Jahrhundert in der Innenstadt Wiens ein reger Verkehr herrschte, was die Staubfrage verständlicherweise zu einem wesentlichen Diskussionspunkt machte. Vor allem in den Morgen- und Abendstunden zogen die Menschen aus der Innenstadt und von den Vorstädten durch die 6 Stadttore, um ihre Büros oder die 70 Fabrikniederlassungen zu erreichen. Über 300 Polizisten überwachten die rund 3800 Kutschen und 500 Fiaker, Reiter und Fußgänger, die täglich in Wien verkehrten. Laut Überlieferungen litten die VerkehrsteilnehmerInnen vor allem im Sommer an der starken Staubentwicklung, bei heftigen Regenfällen wateten sie

²⁵⁷ AAZ, 1902, Nr.5, Bd.1, III.Jg, S.8

²⁵⁸ AAZ, 1902, Nr.27, Bd.II, III.Jg, S.18

²⁵⁹ zitiert nach Seper, *Österreichische Automobilgeschichte*, 44 vgl Bierbaum, *Mit der Kraft Automobilia*, S. 12f

²⁶⁰ Stadelmann, *Asphalt- Seine Wiener Geschichte*, S. 36f

²⁶¹ vgl. Merki, *Der holprige Siegeszug des Automobils*

²⁶² vgl. Das Auto und der Staub. In: *Der Chauffeur*, Nr.20, Wien 12. Oktober 1907, II.Jg, S.4

durch zentimeterhohen Kot, der bei der unbedingt erforderlichen Straßenreinigung ins Kanalnetz gespült wurde.²⁶³ In ganz Europa nahmen sich neu gegründete Vereinigungen der Staubplage an. Da in Frankreich der Automobilverkehr am stärksten war, traten dort die Missstände am frühesten auf. Als Reaktion darauf entstand unter der Initiative Dr. Guglielminettis die „Ligue contre la Poussière“, eine Gesellschaft zur Bekämpfung des Straßenstaubes, nach deren Muster sich in allen Kulturstaaen Gesellschaften mit mehr oder weniger gleichen Bestrebungen bildeten.²⁶⁴ Generell war man vor das Problem gestellt, dass bei der Schaffung eines „idealen Straßenbelages“ viele unterschiedliche Faktoren zusammen spielten, wie etwa regional divergierende Beschaffenheit der Materialien, unterschiedliche klimatische Bedingungen, voneinander abweichende Belastungen der Straßen, die folglich nicht nur einer Berechnung bedurften, sondern vor allem eines Experimentierens zur Ermittlung des geeigneten Aufbaus.²⁶⁵

Im Oktober 1909 wurde schließlich in Paris zum ersten Mal ein internationaler Kongress zur Anpassung der Straßen an das Automobil abgehalten, bei dem „die berufensten Fachmänner des ganzen Erdballes“²⁶⁶ reiflich diskutierten. Als geeignete Mittel zur Bekämpfung des Straßenstaubes empfahlen sie schließlich Wasserbesprengungen mit hygroskopischen Salzen, welche die Dauer der Wirkung verlängerten sowie Besprengungen mit Öl und Petroleum, die aufgrund der niedrigeren Preise vor allem in Amerika zum Einsatz kamen. Die größte Aufmerksamkeit schenkte der Kongress jedoch den Oberflächenteerungen, dem für sie wirksamsten und besten Mittel zur Staubbekämpfung. Hierbei wurde der Teer auf 110 Grad erhitzt und unter hohem Druck auf die gereinigten und gewalzten Straßenoberflächen gespritzt. Die Kosten solcher Teerungen, wurde argumentiert, würden durch die Ersparnisse bei der Erhaltung der Straßendecke eingebracht. Auch empfahl man die Anpflanzung von Bäumen längs der Straße um den Straßenstaub niedrig zu halten. Ferner wurde bereits, vor allem bei Automobilrennen, beobachtet, dass viele Unfälle durch Entgleisungen in Straßenkurven passierten, weshalb ebenfalls beschlossen wurde, von nun an bei

²⁶³ Otruba, *Zur Geschichte des neuzeitlichen Verkehrswesens in Österreich vor den Eisenbahnen*, S.94ff

²⁶⁴ Ebenhof, *Die Anpassung der Strassen an die Automobile*, S 5

²⁶⁵ Stadelmann, *Asphalt – Seine Wiener Geschichte*, S.36f

²⁶⁶ Ebenhof, *Die Anpassung der Strassen an die Automobile*, S.14

der Konstruktion von Straßen mehr auf den Krümmungsgrad der Kurven zu achten und diese mit den zulässigen Geschwindigkeiten beschildert werden sollten.²⁶⁷

Ein weiterer Diskussionspunkt, den auch Bierbaum, Jung und Pidoll vorbrachten, war die Schaffung ausschließlicher Automobilstraßen.²⁶⁸ Bierbaum spricht davon „*eigene Straßen zu bauen, die rechts und links mit drei Meter hohen, dichten Planken umgeben sein müssten*“.²⁶⁹ Auch in der Allgemeinen Automobilzeitung vom Jahr 1902 findet sich der Vorschlag, ähnlich den bereits existierenden Fahrdämmen für Fahrräder, erhöhte Fahrwege für Automobile anzulegen.²⁷⁰ Obwohl ein Bau eigener Automobilstraßen aus Kostengründen abgelehnt wurde, gestand der Kongress zu, dass dies in Ausnahmefällen wirtschaftlich gerechtfertigt sein könnte. Auch gab es Überlegungen, Straßen mit getrennten Streifen für Automobile und dem gewöhnlichen Verkehr zu schaffen, bzw. durch Baumalleen getrennte Richtungsfahrbahnen zu schaffen, doch blieb man bei der bisherigen Nutzung gemeinsamer einheitlicher Straßen.²⁷¹ Betreffend der Straßensignale wurde die Anbringung von vier international einheitlichen Zeichen beschlossen. Es waren dies Signale zur Ersichtlichmachung der Hindernisse quer über den Weg, der Straßenkurven, der Bahnübersetzungen in Schienenhöhe und der gefährlichen Kreuzungen.²⁷² Auch wurde die Anbringung der Namen und Entfernungen aller größeren Orte und die Kilometrierung empfohlen.

Der Staub, der durch die damaligen Schotterstraßen erzeugt wurde, gehört heute zumeist der Vergangenheit an. Dass wir aber versuchen müssen, die heutige Feinstaubbelastung zu senken, steht außer Diskussion. Verglichen mit dem Granitstaub, den Kutschen mit ihren eisenbeschlagenen Rädern produzierten, ist die Feinstaubbelastung heutzutage vergleichsweise harmlos. Heute zeugt der Wanderpreis für das Rennen Schottwien–Semmering, den der Wiener Künstler Gustav Gurschner im Jahr 1902 fertigte, die Ausmaße der Staubb Belastung. Wie in Abbildung 19 ersichtlich, zeigt der Pokal einen Rennwagen, dessen Insassen sich durch Mäntel, Kappen, Brillen und Verhüllungen des Gesichts gegen den Staub schützen.²⁷³

²⁶⁷ Ebenhof, *Die Anpassung der Strassen an die Automobile*, S.1-9

²⁶⁸ vgl. Pidoll, *Der heutige Automobilismus*, S. 56

²⁶⁹ Bierbaum, *Eine empfindsame Reise im Automobil*, S. 271f,

²⁷⁰ AAZ, Wien 1902, Nr.2, Bd 1, III.Jg, S. 30f

²⁷¹ Ebenhof, *Die Anpassung der Strassen an die Automobile*, S.1-9

²⁷² vgl. Krampen, *Geschichte der Straßenverkehrszeichen*, S. 44ff

²⁷³ AAZ, 1902, Nr.31, Bd 2, III.Jg., S.5

Die Lärmbelastung: Gemessen an seiner Verkehrsleistung ist das Auto heute ein leises Verkehrsmittel. Einerseits haben sich unsere Ohren an die Motorengeräusche gewöhnt und wir müssen uns nicht mehr, wie Jung schreibt, die Ohren zuhalten, wenn ein Automobil oder eine Straßenbahn vorbeifährt, andererseits ermöglicht es der Straßenbelag heute, dass ein Automobil als weniger Lärm erzeugend wahrgenommen wird, obwohl das Verkehrsaufkommen viel höher ist. Das akustische Erscheinungsbild des öffentlichen Raumes war sicherlich eine der wesentlichsten Veränderungen, denn die motorisierten Fahrzeuge erzeugten zunächst die „Puff Puff“ - Laute des sich allmählich durchsetzenden Explosionsmotors, bis hin zu einer Serie von lauten Knatter- und Knallgeräuschen, die sogleich für beträchtlichen Unmut in der Bevölkerung sorgten. Besonders störend waren die Explosionsgeräusche der Benzinmotoren, die wie „Gewehrschüsse“ empfunden wurden und die Umgebung erschreckten.²⁷⁴

Neben den Motorengeräuschen und dem Lärm der Reifen durch die Reibung mit der Straße, machten sich die Automobile akustisch auch durch Hupsignale bemerkbar, mit denen sich die Fahrer den Weg freizumachen versuchten, und die dem Automobil den lautmalerischen Spitznamen „Töf-Töf“ einbrachten. Der Wiener Automobilkritiker Dr. Michael Freiherr von Pidoll sah diese als noch nie da gewesene, misstönende Attacke auf die Ohren des Großstädtlers und errechnete, dass ein Autofahrer 50 Hupsignale in zehn Minuten ausstieß.²⁷⁵ Unbestritten kam die Hupe häufiger zum Einsatz als dies heute der Fall ist, dass diese Angabe aber den Durchschnitt darstellte, sei dahin gestellt. Ärgernis waren sie auch deshalb, weil sie erheblich lauter waren als heute und in den verschiedensten Klangarten ertönten. Zumal deutete man das Hupen des Autofahrers auch als akustische Provokation, das seine Vorrangstellung untermauerte.²⁷⁶ Ähnlich wie Pidoll argumentierte auch der Automobilkritiker Emil Jung, der von einer „*lärmenden, rasselnden Bewegung*“ spricht, einer „*höchst unästhetischen, farzenden Signalgebung*“ und für das „*Recht auf Ruhe*“ eintritt.²⁷⁷ Natürlich griff auch die Zeitschrift Figaro dieses Thema in Form von Karikaturen (Abbildung 10, 11) auf. 1908 portraitierte sie einen als Automobilist verkleideten Mann, der sich auf einem Maskenball durch das durchdringende Geräusch seiner Hupe stets Platz zu machen

²⁷⁴ Payer, *Hupend, Schnarrend, Qualmend*, S. 42f

²⁷⁵ Pidoll, *Über den heutigen Automobilismus*, S. 1-9

²⁷⁶ Fraunholz, *Motorphobia*, S.89

²⁷⁷ Jung, *Radfahrseuche und Automobilunfug*, S. 29f

weiß und somit jeglichen Konkurrenten sofort zur Flucht zwingt.²⁷⁸ 1909 gilt der Hohn den adeligen Junggesellen, die als fanatische Hobby- Autofahrer statt der Tischglocke stets die Hupe benutzen.²⁷⁹ Vielerorts war das Hupen aber als Warnsignal vorgeschrieben, und so befanden sich die Autofahrer in einem Dilemma, da das Unterlassen sowie übermäßiges Hupen als Ruhestörung bestraft werden konnten.²⁸⁰ Neben den Menschen waren auch die auf der Straße verkehrenden Pferde mit den neuen Geräuschen konfrontiert und deren Scheuwerden stellte in den Anfangsjahren eines der größten Probleme bei der Durchsetzung des Automobils dar. Irritierte Tiere sprangen in den Straßengraben, gegen die Wagen oder rasten kreuz und quer. Der Machtkampf auf der Straße war somit auch akustisch evident. Zeitungen und Automobilzeitschriften veröffentlichten in der Folge Verhaltensregeln für die Automobilbesitzer, und so riet die Neulengbacher Zeitung im August 1901:

Empfehlenswerth ist es zunächst, sofort nach Beziehung einer Remise diejenigen Pferde, denen man voraussichtlich öfter begegnen muß, an die neue Maschine zu gewöhnen. Man wird leicht Gelegenheit haben, die Fuhrwerke der Nachbarschaft einmal im Schritt vor einem Haus stehend zu finden, und man fahre dann langsam und vorsichtig in die Nähe derselben. Sobald die Pferde auch nur leise Zeichen der Angst wahrnehmen lassen, bringe man den Wagen zum Stehen, steige aus und nähere sich mit beruhigendem Zurufen, klopfe die Pferde mit der flachen Hand am Halse und reiche ihnen ein Stück Zucker oder Brod. [...] In einer derartigen Lection kann man oft den Pferden die Scheu vor Automobilen gänzlich benehmen und sich wie auch andere Automobilisten damit für die Zukunft viele Unannehmlichkeiten ersparen.²⁸¹

Derartige Maßnahmen wurden unter anderem auch von der Allgemeinen Automobilzeitung empfohlen und sollten dazu beitragen, das schlechte Image der Autofahrer zu revidieren. Erfahrungen aus anderen Städten hatten bereits gezeigt, dass die Pferde eine gewisse Zeit benötigten, um sich an die neuen Geräusche zu gewöhnen und so hieß es 1909 aus dem weitaus stärker motorisierten Berlin, dass sich hier längst kein Pferd mehr nach einem Auto umsehe.²⁸²

Die Geruchsbelastung: In der Vergangenheit herrschte insbesondere in der Stadt wegen ihrer Menschenmassen, Raumnöte und sanitären Übelstände ein

²⁷⁸ Figaro, *Praktische Anwendung der Hupe*, (Wien 1908) 52. Jg, Nr.2

²⁷⁹ Figaro, *Sportfex*, (Wien 1909) 53. Jg, Nr.4

²⁸⁰ Fraunholz, *Motorphobia*, S.89

²⁸¹ Neulengbacher Zeitung, 31.8.1901, S.4

²⁸² Payer, *Huppend, schnarrend, qualmend*, S.45

unerträglicher Gestank. Wien war eine der Städte, die als besonders übelriechend empfunden wurde.²⁸³ 1815 brachte der Arzt Nikolaus Theodor Mühlbach in seiner Studie, *Wien von seiner übelsten Seite betrachtet*, eine differenzierte Auflistung jener Orte und Tätigkeiten, die für die Verderbnis der Luft - und damit auch wesentlich für die im Vergleich zu London oder Paris weitaus höhere Sterblichkeitsrate mit 5-6% - verantwortlich sind. Unter anderem nennt er darunter die Fleischbänke der Schlächter, die Geflügelmärkte, den Wienfluss sowie den Alserbach in die Abwässer und Abfälle entsorgt wurden, den Gassenkot, öffentliches Urinieren auf der Straße bzw. auf Hauswänden²⁸⁴, einige Handwerke und Gewerbe wie Vergolder, Verzinner, Maler, Ausdünstungen durch das Zerteilen des Mistes durch Knochensammler, Leichenbeförderung, Mistwägen, tierische Ausdünstungen und einige mehr.²⁸⁵ Eine der wesentlichsten Geruchsbelastungen stellte vor allem der Pferdemist dar, denn der Personen- und Gütertransport fand beinahe ausschließlich durch Fiaker, Einspanner, Gesellschaftswägen, Omnibusse, die Pferdetramway, etc. statt. Für 1900 wird die Anzahl der Pferde in Wien, ohne jene des Militärs und des Hofes, auf rund 42.000 geschätzt.²⁸⁶ Um die Belästigung durch die Ausscheidungen der Tiere, die sich auf allen Straßen verteilten, möglichst gering zu halten, wurden genaue Vorschriften für die Reinigung und Desinfizierung erlassen.²⁸⁷ Im Jahresbericht des Wiener Stadtphysikates aus dem Jahre 1877 werden dennoch genügend Beschwerden verzeichnet und festgehalten, dass „*die Passanten und Anwohner durch die entstehenden übelriechenden Exhalationen, die diesen Plätzen entströmen, sehr belästigt werden, die Gesundheit der letzteren aber gefährdet wird, da selbe die Fenster ihrer Wohnungen nicht öffnen können.*“²⁸⁸

Mit dem aufsteigenden Bürgertum kam es im 19. Jahrhundert durch dessen Hygienevorstellungen, durch Ingenieure und Städteplaner und durch den Ausbau der Kanäle zu einer zunehmenden Geruchsneutralisierung.²⁸⁹ Für viele Bewohner bedeutete dies eine spürbar bessere und gesündere Luft. Nun konnte man durch die Straßen spazieren ohne sofort vom Geruch nach Fäkalien, Müll oder Staub überwältigt zu werden. Doch eben diese sukzessive Reinigung und Pflasterung ermöglichte es dem Automobil, den Straßenraum für seine Zwecke zu benutzen.

²⁸³ Payer, *Der Gestank von Wien*, S. 1-21

²⁸⁴ Payer, *Der Gestank von Wien*, S. 34

²⁸⁵ ebda, S.53-91

²⁸⁶ Rigele, *Sardellendragoner und Fliegenschütz*, S.7

²⁸⁷ Jahresbericht des Wiener Stadtphysikates über seine Amtsthätigkeit im Jahre 1878, S.12

²⁸⁸ Jahresbericht des Wiener Stadtphysikates über seine Amtsthätigkeit im Jahre 1877, S.18

²⁸⁹ Payer, *Der Gestank von Wien*, S. 1-21

Diese Eroberung war jedoch zwiespältig. Denn durch das Auftreten der Automobile verschwanden zwar einige Pferde und somit reduzierte sich die Geruchsbelästigung der Exkreme, ²⁹⁰ doch wurde die Luft durch die bis heute stark zugenommene Zahl der Automobile und der Auspuffgase sicherlich nicht besser. ²⁹¹ Nicht nur Pidoll reagierte daher besonders energisch auf die neue Form der Geruchsbelästigung.

Als letzte Glieder in der Reihe der Belästigungen und Störungen des großen Publikums seien erwähnt: Der durch die Automobile massenhaft aufgewirbelte Staub, welcher die stärker frequentierten Straßen der Stadt, sowie die Landstraßen und deren Nachbarschaft verwüstet und sie gerade in den herrlichsten Gegenden dem Nichtautomobilisten verleidet, die Verpestung der Luft durch den Gestank und Qualm der die große Mehrzahl aller Kraftfahrzeuge bildenden Benzinmotoren. Es ist insbesondere für den Großstädter qualvolle Zumutung, immer wieder den Gestank des verbrannten Benzins ertragen und die dadurch verdorbene Luft einatmen zu müssen. Die letztere erfüllt nicht nur die Straßen, sondern dringt auch in die Wohnungen, aus welchen sie nur schwer zu entfernen ist. An heißen windstillen Tagen sind so die Straßen Wiens oft dauernd mit Stickluft erfüllt. Mit dem Benzingestank verbindet sich häufig ein abscheulicher, durch unzureichende Ölung des Motors erzeugter brenzlicher Geruch. Besonders hart getroffen werden durch diese Übel die zahlreichen Angestellten in Geschäftslokalen stärker frequentierter Straßen, namentlich im ersten Bezirke Wiens. ²⁹²

Pidoll beklagte ferner die Untätigkeit der Stadtverwaltung und auch die Ärzte begannen bald, mögliche gesundheitsschädliche Auswirkungen des Autofahrens zu untersuchen. Das Benzin bot den Automobilgegnern stets einen Anlass um einerseits die Fahrer, die das als bisherige Fleckputzmittel bekannte Produkt als Treibstoff benutzten zu verhöhnen, andererseits um sich über dessen Gestank zu beklagen und Witze zu reißen. Die vermeintliche Benzinsucht der „Autler“ wurde in zahlreichen Karikaturen persifliert (Abbildung 20), und die Zeitschrift „Figaro“ brachte wie gewohnt bissig-ironische Kommentare. Die Karikatur *„Wunderbare Errettung eines Wüsten-Automobilisten oder Die Macht des Benzingestanks“* (Abbildung 12) zeigt einen in der Wüste stehen gebliebenen, in Tierfell verhüllten Autofahrer, dem das Benzin ausgegangen ist. Auf seinem Weg zurück nimmt sogar ein hungriger Löwe, der den Automobilisten als fette Beute erblickt, Reißaus vor dem Gestank des Benzins, das dieser bei sich trägt. ²⁹³ Einen besonders originellen Vorschlag zum Schutz gegen die Gestanksmisere und zur Erlangung frischer Luft bringt der Figaro

²⁹⁰ Fraunhofer, *Motorphobia*, S.58

²⁹¹ Rapp, TM Wien, *Spurwechsel*, S. 12f

²⁹² Pidoll, *Der heutige Automobilismus*, S. 3f

²⁹³ Figaro, *Wunderbare Errettung eines Wüsten-Automobilisten*, (Wien 1907) 51.Jg, Nr.46

in seiner Karikatur „Frische Luft für Fußgänger“ in seiner Ausgabe 1904 (Abbildung 21).

Die Gemahlin des österreichischen Botschafters in Washington, Baronin Hengelmüller, die leidenschaftliche Automobilistin war, fuhr, wie die Zeitungen berichteten, mit einem „parfümierten Auspuff“ um die Bevölkerung, die dem Automobil ohnedies nicht allzu positiv gesinnt war, zu versöhnen. Sie hatte einen Chemiker engagiert, der dem Benzin Parfümkügelchen beimengte, um so die scharf riechenden Auspuffdämpfe zu übertönen, die aus einer unvollkommenen Verbrennung von Benzin und zum Teil von Öl und Schmiere, das in die Explosionskammer gelangte, herrührten.²⁹⁴ Als „neue Großstadtgefahr“ wurden in der Folge die Auswirkungen des Kohlenoxyds diskutiert und die Allgemeine Automobilzeitung vom 12. August 1906 schreibt, dass dies besonders heftige Reaktionen in London auslöste, wo die Automobilgegner argumentieren, falls sie dem Überfahrenwerden entgehen, so würden sie durch die Rauchgase vergiftet.²⁹⁵

5.8. Erhöhte Gefahr und Unfälle durch hohe Geschwindigkeit

Einer der häufigsten und schwerwiegendsten Vorwürfe der Zeitgenossen gegen die ersten Automobile war die hohe Geschwindigkeit, die oftmals noch nicht richtig eingeschätzt werden konnte, und die damit einhergehenden Unfälle. Einerseits beherrschte so mancher Automobilist sein Fahrzeug nicht und forderte es zu höchsten Geschwindigkeitsleistungen – und das nicht bei offiziellen Rennen, andererseits konnte die nicht motorisierte Bevölkerung die Geschwindigkeit und Gefahr zumeist nicht richtig abschätzen. Klagen gegen das Schnellfahren standen an der Tagesordnung. Die AAZ vom 1. Juli 1906 schreibt: *„Die Automobilisten zerfallen in zwei Klassen: Jene, denen das Schnellfahren über alles geht, und jene, die eine vernünftige, komfortable Automobiltouristik vorziehen.“*²⁹⁶

Die Geschwindigkeitsbedürfnisse vieler Autofahrer, aber auch die Ängste der unmotorisierten Bevölkerung kulminierten in den zahlreichen Motorsportveranstaltungen, die wegen fehlender Rennbahnen auf öffentlichen Straßen stattfanden. Auch die Wiener Fahrradzeitung kritisierte die hohen Geschwindigkeiten und veröffentlichte im Oktober 1901 folgende Stellungnahme: *„Die Wettfahrten, will man solche zwecklosen Veranstaltungen dennoch*

²⁹⁴ AAZ, 1906, Nr. 31, Bd II, VII.Jg., S. 33

²⁹⁵ AAZ, 1906, Nr.32, Bd. II, VII.Jg., S. 41

²⁹⁶ AAZ, Nr. 26 Band II, Wien 1. Juli 1906, VII. Jahrgang, S. 34

durchführen, gehören in abgeschlossene Räume, da möge man sich zu Tode jagen so viel man will, ...“²⁹⁷ und „Lässt sich die Leistungsfähigkeit, die man doch von jedem Vehikel kennt, nicht auf dem Papier ebenso gut ausrechnen, ohne Menschen und Thiere in Gefahr zu bringen?“²⁹⁸ Selbst die Motorpresse kritisierte den „Schnelligkeitswahnsinn“, der auf falschen Ehrgeiz und dem Eigensinn des Autofahrers beruhe und den Automobilmus in seiner Gesamtheit diskreditiere. Der Automobil Club nahm deshalb folgende Stellungnahme zu den „Wildlingen im Automobilfahrwesen“:

Dem österreichischen Automobil-Club laufen fortwährend Klagen über das Schnellfahren der Automobilwagen, namentlich in kleinen Ortschaften und engen Strassen zu, sodass sich derselbe neuerdings veranlasst gesehen hat, an seine Mitglieder die Bitte zu richten, doch alles zu vermeiden, was geeignet erscheint, das Automobilfahrwesen zu discreditieren. Wir finden das sehr vernünftig vom Automobil-Club, denn wenn man die Herren Mechaniker als Lenker solcher Automobilwagen sieht, wie sie sich sozusagen als die allein Berechtigten auf der Fahrstrasse betrachten, und ohne Rücksicht auf das Publicum darauf losfahren, um ihre Person bemerkbar zu machen, so ist es ganz in Ordnung, dass diese Automobilhelden bei Unglücksfällen empfindlich gestraft werden. Dieser Sport, der ohnedies beim Publicum nicht sehr beliebt ist, wird durch solche Wildlinge nur noch mehr discreditirt.²⁹⁹

Autorennen waren zu Beginn der Motorisierung aber ein wichtiges Mittel für deren Weiterentwicklung und Verbesserung als auch für deren Popularität. Die Allgemeine Automobilzeitung vom 5 Januar 1902 schreibt dazu

„Wer die strengen Verordnungen kennt, muß ohneweiters zugeben, daß in solchen zu strengen Verordnungen eine schwere Schädigung des Automobilmus [...] liegt. [...]. Das was heute mit der fachlichen Aussprache bezweckt werden soll, ist, den Vertretern der Behörden, sei es mündlich oder auf schriftlichem Wege, ein Bild von der großen Bedeutung des Automobilmus als Verkehrsmittel, nicht als Sportartikel zu entrollen. [...] Durch die Straßenverbote wird das kauflustige Publikum abgeschreckt, zu kaufen; dadurch wird die Industrie und mit ihr ihre Beamten und ihre Arbeiter in ihren Interessen geschädigt. Die Ärzte, welche Automobilisten sind und ihren Motorwagen zu beruflichen Zwecken benützen, erfahren [...] Schädigungen, weiterhin die Ladeninhaber der verbotenen Straßen, denen die Automobilisten selbstverständlich fern bleiben, weil sie mit ihren Motorwagen in jenen Straßen nicht fahren dürfen.“³⁰⁰

²⁹⁷ Wiener Fahrrad-Zeitung, Juli 1901, Nr.1, XVI. Jahrgang, S.1

²⁹⁸ Wiener Fahrrad-Zeitung, Juli 1901, Nr.1, XVI. Jahrgang, S.1

²⁹⁹ Wiener Fahrrad-Zeitung, Oktober 1901, Nr.4, XVI. Jahrgang, S.5-7, *Gegen die Wildlinge im Automobilfahrwesen*.

³⁰⁰ AAZ, Wien 1902, Nr. 1, Band 1, III. Jahrgang, S.21

Befürworter und Skeptiker gab es folglich auch über die Wettrenn-Fernfahrt Wien-Paris von 1902. Demnach gab es vor allem Vorbehalte wegen der Gefährdung von Mensch und Tier, als auch des Publikums, das die Ankunft der Fahrer in Wien erwartete. Es wurde die allgemeine Frage der Sinnhaftigkeit und des Nutzens dieses Rennens gestellt und schließlich war während des Rennens bereits *„die Rede von Bergen von Leichen niedergefahrener Passanten und in die Luft geflogener Automobilisten“*³⁰¹, was sich jedoch letztendlich als unbegründet herausstellte. Der Statthalter von Niederösterreich, Graf Kielmansegg, verkündete bei seiner Rede am Festbankett, *„daß kein Bericht von einem Schaden auf öffentlicher Straße eingelaufen ist.“*³⁰² Viele Freiwillige hatten das Rennen unterstützt und die Straßen gesichert. Auch wenn die österreichischen Automobilisten beim Einzug im Prater hinter den Produzenten aus Frankreich und Deutschland zurückblieben, so sahen die Automobilfirmen dies als Ansporn. *„Man hat durch diesen Versuch en gros sehr, sehr viel gelernt und darum wollen auch wir darangehen und dieses Erlernte praktisch verwerthen. Vielleicht leuchtet dann bei nächster Gelegenheit österreichischen Marken und österreichischen Fahrern ein besserer Stern“*³⁰³, schreibt die Wiener Fahrrad-Zeitung als Schlussfazit über das umstrittene Rennen. Dass diese Wettfahrten die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf die Automobilindustrie lenkten und diese förderten, war unumstritten und wurde als positives Faktum von der Allgemeinen Automobilzeitung konstatiert.³⁰⁴

Bereits der Erlass des „Red Flag Acts“ hatte gezeigt, dass dieser die Weiterentwicklung des Automobils in Großbritannien stark hemmte und dass die Gesellschaft offenbar einige Zeit brauchte, um sich an die neue Geschwindigkeit zu gewöhnen. Es ist auch heute noch verständlich, dass die hohe Schnelligkeit eine Beunruhigung und eine Gefahr für die Bevölkerung darstellte, denn zumeist spielten die Kinder unbeaufsichtigt auf der Straße, und auch die Hühner oder andere Tiere zählten die Straße zu ihrem Lebensraum. Die Kutscher hatten ihre Mühe mit den Pferden, da manche vor den unbekannten Automobilen scheuten, weshalb es gelegentlich zu Unfällen und folglich oftmals zu einer negativen Einstellung gegenüber dem neuen Gefährt kam. Mitunter war aber mit dem vermehrten Auftreten des Automobils eine wirtschaftliche Existenzangst der Kutscher mit ausschlaggebend für die negative Einstellung. Das Scheuwerden der Pferde war

³⁰¹ Wiener Fahrrad-Zeitung, Juli 1902, Nr. 1, XVII. Jg., S. 5

³⁰² AAZ, Nr.27, Bd.2, 6.Juli 1902, III.Jg, S.2

³⁰³ ebda, S.5

³⁰⁴ AAZ, Nr.26, Bd.1, III.Jg, 29. Juni 1902, S.23

ebenso ein Haupthindernis für die rasche Verbreitung der Kraftwagen. Man wusste aber, dass diese nicht wegen der hohen Geschwindigkeit, sondern deren fehlender Bespannung und den ungewohnten Geräuschen scheuten. Deshalb wurde einerseits vom Autofahrer gefordert durch rechtzeitiges Hupen die Kutscher zu warnen sowie bei Gefahr anzuhalten und den Motor abzustellen. Einige forderten die Verringerung der Geschwindigkeit, andere wiederum meinten, eben dies könne zu einer zusätzlichen Beunruhigung der Tiere führen. Andererseits wurde auch von den Fuhrwerkslenkern das rechtzeitige Ausweichen und das Absteigen und die Beruhigung der Pferde zur Pflicht. Im Allgemeinen interpretierte man das Scheuen aber vielfach als Gewöhnungsproblem, da sich in Gegenden, die wenig von Autos frequentiert wurden, die Pferde besonders unruhig zeigten.³⁰⁵ Selbst Erwachsene konnten nicht mit der hohen Geschwindigkeit umgehen und es ereigneten sich leider folgenschwere Unfälle, bei denen auch Menschen zu Schaden kamen.³⁰⁶ Die vormals „Neulengbacher Zeitung“, der spätere Wienerwald-Bote, veröffentlichte in diesem Zusammenhang am Samstag, dem 19. August 1905 einen Artikel mit dem Titel „*Der sechste Sinn des Großstädtlers*“. Hierin wird dem Leser anschaulich die bereits stattfindende und erwünschte Gewöhnung des Menschen an das Automobil beschrieben, der sich einen sogenannten „sechsten Sinn – nämlich den Verkehrssinn“ - aneignet.

Wenn man mit offenen Augen das Bild einer großstädtischen Straße zu einer Tageszeit betrachtet, in der ein lebhafter Verkehr herrscht, so wird man unschwer den Eingeborenen der Großstadt von deren gelegentlichen Besucher an seinem Verhalten unterscheiden können. Obwohl die Großstadt nach einer ziemlich allgemein geteilten Ansicht die Nervosität befördert, ist der Provinziale begreiflicherweise gegenüber dem ihm ungewohnten Lärm und Treiben weit unruhiger und nervöser als der mehr daran gewöhnte Großstädter. Letzterer hat eben mit größerer oder geringerer Vollkommenheit eine Art vom sechsten Sinn erworben, für den ein Mitarbeiter des „Lancet“ die glücklich gewählte Bezeichnung des „Verkehrssinns“ erfunden hat. Dieser Verkehrssinn kann als eine gesteigerte Feinfühligkeit des gesamten Nervensystems gegen die Einzelheiten des großstädtischen Straßenlebens aufgefaßt werden, und seine Ausbildung ist wünschenswert und in gewissem Grade sogar notwendig. Durch seinen Verkehrssinn vermeidet der Großstädter fast instinktiv die Gefahren, die ihm von den zahllosen Vehikeln verschiedener Art auf der Straße drohen. Er hört und sieht die Wagen herankommen, ohne sich dessen bewußt zu sein, daß er Auge und Ohr zu diesem Zweck anwendet. Wenn er die Straße überschreiten will, sieht er ebenso unbewußt links und rechts und verläßt den sicheren Trottoir oder die Schutzinsel auf einem Platz nicht früher, als bis er das

³⁰⁵ Fraunholz, *Motorphobia*, S.58f

³⁰⁶ vgl. Pidoll, *Der heutige Automobilismus*, S. 13-36

bestimmte Gefühl hat, daß er ruhig und sicher über die Straße gelangen wird. Die Disziplin, der sich die Gefährte in einer Großstadt zu unterwerfen haben, ist natürlich die Vorbedingung für die Entwicklung des Verkehrssinns beim Fußgänger, der nun weiß, daß er beim Uebergang einer Straße auf der ersten Hälfte der Breite die Wagen von links und auf der zweiten Hälfte von rechts zu erwarten hat, oder, wie es z.B. in Wien der Fall ist, umgekehrt. Ein echter Großstädter geht ohne Zögern in den dichten Wagenknäuel hinein, wenn er vorher die Situation überschaut und erfaßt hat, und er wird sich immer in ruhigem Gang hindurcharbeiten, ohne in nennenswerte Erregung zu geraten. Der Verkehrssinn scheint übrigens geschlechtliche Verschiedenheiten zu haben, denn er zeigt sich im allgemeinen bei den Frauen weniger gut entwickelt als bei den Männern. Unsäglich oft kann man Damen beobachten, die mit ängstlicher Zusammenraffung ihres ganzen Ich vom Trottoir auf die Straße stürzen und dann auf halbem Wege umkehren und im gleichen Tempo zurücklaufen und das vielleicht mehrmals hintereinander, ehe sie glücklich durch den tosenden Strom der Straße in einen sichern Hafen des gegenüberliegenden Ufers einzulaufen vermögen. Da kann man deutlich erkennen, was der Mangel an Verkehrssinn bedeutet und wird sich auch klar darüber werden, wie sehr darin eine Steigerung der Gefahr für die betreffende Person liegt. Wer läuft, kann selbstverständlich nicht so scharf sehen und hören wie jemand, der ruhig steht oder geht, und deshalb ist das erste Gebot, das der Verkehrssinn dem Menschen auferlegt, inmitten des Wagengetriebes der großstädtischen Straße niemals zu eilen. Wenn man in die Lage kommen kann, jeden Schritt überlegen zu müssen so muß natürlich langsam gegangen werden. Der gute entwickelte Verkehrssinn arbeitet in dieser Hinsicht ganz automatisch und macht es seinem glücklichen Besitzer ganz unmöglich, einen Schritt zur unrechten Zeit zu tun. Daß durch die Heranbildung des Verkehrssinns bei den Fußgängern auch den Wagenführern ihre harte und verantwortungsvolle Tätigkeit außerordentlich erleichtert wird, liegt auf der Hand. Es gibt noch immer Leute, die sich auch an einer Stelle, wie beispielsweise bei der ehemaligen Mariahilferlinie, darüber wundern, daß ein Wagen sie überfahren hätte, wenn sie nicht rechtzeitig ausgewichen wären, als ob es überhaupt denkbar wäre, daß ein Wagen vor jedem Fußgänger, der nicht aufpasst, halten oder sein Tempo auch nur wesentlich verlangsamen könnte, wenn nicht eine Kollision andernfalls unvermeidlich erscheint. Die Erwerbung und Vervollkommnung des Verkehrssinns ist also nicht nur eine Forderung der Notwehr aus Gründen der Selbsterhaltung, sondern auch ein allgemeines Bedürfnis, dessen Erfüllung eine Vorbedingung für das Wohl und Wehe des Großstadtverkehrs ist.³⁰⁷

In den Städten hatte der Straßenverkehr durch die wachsenden Transporterfordernisse bereits vor den ersten Automobilen zugenommen, sodass die Bevölkerung durch den Umgang mit Straßenbahnen und Pferdeomnibussen

³⁰⁷ Wienerwald – Bote. Früher „Neulengbacher Zeitung“ Kreisblatt für den politischen Bezirk Hietzing = Umgebung, Samstag 19. August 1905; VI. Jahrgang, Nr. 34, S. 4 Zeitgeschichte. Der sechste Sinn des Großstädters

bereits ein verkehrsgerechteres Verhalten als in ländlichen Regionen aufwies. Welche Konsequenz das Fehlen einer solchen Kompetenz haben konnte, zeigt sich in folgendem Zeitungsbericht des Wienerwaldboten vom 28. Mai 1912:

Am Pfingstmontag 1912 fährt ein Automobil auf der Praterstraße in Wien. „Das Tempo war sehr schnell.“ Beim Karltheater wollte eine Frau in Begleitung eines jungen Mädchens die Straße übersetzen. Sie konnten nicht mehr ausweichen, wurden von dem Automobil erfaßt und zu Boden geworfen. Das Automobil war ihnen über den Leib gegangen und hielt nun an. Erregte Rufe wurden gegen den Chauffeur laut. Eine große Blutlache bedeckte den Boden. Die Frau hatte einen Bruch des Schädelgrundes und linksseitige Rippenbrüche, das Mädchen innere Verletzungen mit Blutungen erlitten. Die Frau starb auf dem Wege ins Rudolfsspital, das Mädchen ist bald nach der Übernahme verschieden. Ein Zeuge des Unfalls sah, wie die beiden Frauen einander hin und her zogen, sichtlich verwirrt und unentschlossen, wohin sie sich retten sollten. Es war sehr starke Wagenfahrt, besonders auch Automobilverkehr nach beiden Richtungen. Die jüngere riß plötzlich ihre Begleiterin nach der Mitte der Fahrbahn und direkt in ein von ihnen übersehenes Automobil. Nach der Aussage des Zeugen ist derselbe schon zweimal Augenzeuge von Eisenbahnunfällen gewesen; doch sei der Anblick nicht so grässlich, so schrecklich und mitleiderweckend gewesen, wie bei diesem Automobilunglück. Der Chauffeur wurde auf dem Unfallorte verhaftet.³⁰⁸

Am 11. Januar 1902 veranstaltete der Automobilklub eine Veranstaltung, bei der die Bremswege der unterschiedlichen Automobilmarken gemessen wurden, da die Ansichten über die Bremsmöglichkeiten bisher geteilt waren und nun erstmals genaue Daten vorliegen sollten. Über die Ergebnisse schrieb die Allgemeine Automobilzeitung 1902: *„Es ergibt sich aus diesen Versuchen, daß Automobile selbst bei einer Geschwindigkeit von 32 km stündlich noch immer auf kürzere Distanzen zum Stehen zu bringen sind, als pferdebespannte Wagen bei blos 16km.“*³⁰⁹

Ein weiteres Problem war, wie auch die Allgemeine Automobilzeitung 1906 zu bedenken gab, dass die geltenden Regeln und Vorschriften vielfach unklar und keineswegs einheitlich waren.³¹⁰ Auch die Fahrtrichtung in den einzelnen Bundesländern unterschied sich. So fuhr man in Wien, Niederösterreich, Oberösterreich, der Steiermark, dem Burgenland und einem Teil von Salzburg links, währenddem man in Vorarlberg, Tirol, Kärnten, Osttirol, und einem Teil Salzburgs

³⁰⁸ zitiert nach Pidoll S. 23 (Abendblatt vom 28. Mai 1912) / Wienerwald Bote – „Zwei getötete Frauen.“

³⁰⁹ AAZ, Wien 1902, Nr.5, Bd.1, III. Jg., S.7

³¹⁰ vgl. Allgemeine Automobil-Zeitung (26/1906) S. 31

rechts fuhr und links überholte.³¹¹ Mit dem Einmarsch Hitlers wurde 1938 schließlich die Rechtsfahrordnung eingeführt.³¹²

Automobilunfälle waren ein beliebtes Thema der Karikaturisten. Oftmals wurden hierbei, wie in Abbildung 13 *„Aus dem Bericht über einen Automobil-Unfall“*, die Autos als unzerstörbare, rücksichtslose und unbeherrschbare Ungeheuer dargestellt, dessen verletzte Insassen bei einem Unfall aus dem Fahrzeug geschleudert, meterhoch durch die Luft gewirbelt werden, um dann kopfüber an einem Baum aufzuprallen. Auch der Text *„Es spricht wohl für die ungemein widerstandsfähige Konstruktion, daß der Wagen bei dem ganzen Unfall keinerlei ernstliche Beschädigung erlitten hat“*³¹³, zeigt einen dem Automobil gegenüber misstrauischen bis ablehnenden Unterton. Die Abbildungen 13 bis 17, erschienen im Humoristischen Wochenblatt Figaro im Zeitraum 1902 bis 1908, spiegeln deutlich die allgemein vorgebrachten Kritikpunkte wieder: Die Fahrer beanspruchen mit ihren Autos die Straße für sich, sie hinterlassen gewaltige Staubwolken, fahren viel zu schnell fahren und nehmen keine Rücksicht auf Gänse, Hunde, sonstige Tiere, Menschen oder Kinder. Diese müssen sich so schnell wie möglich in Sicherheit bringen, denn der Automobilist kennt keine Gnade. Kennzeichnend hat dieser in Abbildung 15 ein Schild mit den Worten: *„Ich halte für nichts!“* auf seinem Gefährt angebracht.³¹⁴ Die Rücksichtslosigkeit und Gefühlskälte, die den Autofahrern zugesprochen wird, gipfelt in den beiden Karikaturen *„Seelenjammer“* (Abbildung 14) und *„Gefühlsmensch“* (Abbildung 17), veröffentlicht im Jahr 1902. So drückt ein Chauffeur, dessen Sport offenbar das Niederfahren von Menschen mit dem Automobil ist, seine Langeweile mit folgenden Worten aus: *„Oede Gegend das... nicht eine menschliche Seele, die man niederradeln könnt!“*³¹⁵ Der Gefühlsmensch – Abbildung 17- überfährt einen Jungen. Auf die Bemerkung seiner ebenfalls gefühlskalten Frau, dass sich dieser nun vor Schmerzen krümme, erwidert er nur: *„Lass’ nur Emilie! Der Nächste wird ihn schon ganz tottfahren!“*³¹⁶

Obwohl Schnelligkeit und Kühnheit vorherrschende Charakteristika des auftretenden Automobilismus in Europa waren, setzten sich zunehmend auch Interpretationen

³¹¹ Fremdenverkehrsstelle der Stadt Wien (Hg.), *Nach Wien – im Auto!* S. 12

³¹² vgl. Mitscha-Märheim, *Mit der hereinbrechenden Neuzeit änderte sich viel*, S. 49 Enigl, *Wir waren richtig ausgeschieden*, S. 54

³¹³ Figaro, *Aus dem Bericht über einen Automobilunfall*, (Wien 1907) 51. Jg, Nr.33

³¹⁴ Figaro, *Ich halte für nichts*, (Wien 1908) 52. Jg, Nr.1

³¹⁵ Wiener Luft, Beiblatt zum Figaro, *Seelenjammer*, (Wien 1902) Nr.22

³¹⁶ Wiener Luft, Beiblatt zum Figaro, *Der Gefühlsmensch*, (Wien 1902) Nr.4

durch, die die Lust an Entdeckungen, am Umherschweifen und vor allem den Genuss des langsamen Fahrens und Beobachtens betonten.³¹⁷

5.9. Angst vor Neuem – Angst vor dem Fortschritt

Es war ein sensueller Schock, der die Einführung und Verbreitung des Automobils begleitete – für Nase, Ohren, und Augen, aber auch für das Bewusstsein und bisherige Verhaltensmuster. Schon das Aussehen der frühen Automobilisten löste äußerstes Befremden aus. Die Fahrzeuge selbst wurden nicht selten als Fremdkörper erlebt, die mit ungewohnt hoher Geschwindigkeit in die vertraute Umgebung eindringen. „*Das Stadtbild von Wien – und nicht nur das von Wien- ist traurig verändert*“³¹⁸ resümierte Pidoll, der als einer der Ersten erfasste, wie sehr das Auto in die Grundstrukturen der Stadt und die Bewohner eingriff.

Die negativen Reaktionen der Bevölkerung werden unter anderem der Fortschrittsangst zugeschrieben, der in dem Umstand der Unkenntnis der neuen Fahrzeuge begründet liegt. Nach einer gewissen Zeit der Gewöhnung, würden sich die Ansichten, wie auch die Allgemeine Automobilzeitung vom März 1902 schreibt, wohl deutlich zum Positiven wenden.³¹⁹

Dass Menschen immer einige Zeit brauchen, um sich an etwas Neues zu gewöhnen und richtig damit umzugehen, zeigte sich wiederholt in der Geschichte, zum Beispiel bei der Einführung der ersten Züge. Schließlich mussten Vorschriften erlassen werden, die das Sitzen auf deren Dächern verboten, denn Überlieferungen zufolge, stiegen viele Fahrgäste auf die Wagendächer der Züge, denn das waren sie von den Außensitzen der Kutschen gewohnt, jedoch verloren sie dort den Halt. Manchen wurden sogar die Köpfe von Brückenbögen eingeschlagen.³²⁰ Auch die Einführung der ersten Fahrräder war keineswegs unumstritten, bis es schließlich zu einem akzeptierten Massenverkehrsmittel wurde. Die Autofahrer begegneten den unterschiedlichsten Formen des Protests. Die Allgemeine Automobilzeitung bemühte sich die positiven Seiten des Fortschritts zu betonen. So berichtete sie im März 1902:

Die hiesigen Automobilisten sind der Ansicht, daß die nicht gerade freundliche Behandlung, die ihren Fahrzeugen seitens der Behörden zuteil wird – heißt es doch, es werde sogar demnächst ein Regierungsvertreter hierhergesendet werden, um die Automobilfahrer in

³¹⁷ vgl. Attilio Brili, *Das rasende Leben*, S. 22, Bierbaum, *Eine empfindsame Reise im Automobil*

³¹⁸ Pidoll, *Der heutige Automobilismus*, S. 11

³¹⁹ AAZ, März 1902, Nr.10, Bd.I, III.Jg, S.17

³²⁰ Lay, *Geschichte der Straße*, S. 158

Bezug auf die Vertrautheit mit ihren Vehikel zu prüfen-, nur auf eine Unkenntnis der Eigenschaft der Automobile zurückzuführen sei. Dem Automobil wirft man zur Zeit nicht nur seitens der Behörden, sondern auch ganz allgemein im Publicum vor, es sei für den übrigen Verkehr eine Gefahr. Wir, die wir anfangs derselben Ansicht waren, müssen gestehen, daß diese Annahme ein Irrthum ist, und haben allerdings die Überzeugung gewonnen: ebenso wie seinerzeit die Eisenbahnen und die Fahrräder von der Bevölkerung wenig sympathisch aufgenommen wurden und doch bald so allgemein zur Geltung kamen, so wird es auch mit den Automobilen gehen. In den Automobilen hat man die Fahrzeuge vor sich, die beim Verkehr auf den Landstraßen in Zukunft die überwiegende Rolle spielen werden. Wer zum ersten Male, also als Laie, eine Automobilfahrt mitmacht, dem fällt zunächst die geradezu ideale Herrschaft des Fahrers über das Gefährte auf, die den Mitfahrenden bald Zutrauen zu dem ungewohnten Beförderungsmittel einflößt. Die Schnelligkeit des Tempos, die augenblickliche Verlangsamung oder das Anhalten im Nu erregen ebenso sehr die Bewunderung, wie den Vorzug des Automobils, mit spielender Leichtigkeit links, rechts, wie man will, ausbiegen oder einlenken zu können. Diese Herrschaft über das Automobil ermöglicht es dem Lenker, dasselbe ohne Gefahr für sich und Andere durch dichtes Wagengefühl zu führen.³²¹

Auch die Zeitschrift „Der Chauffeur“ streicht hervor, dass die teils negativen Reaktionen auf den Automobilismus nicht ungewöhnlich seien, da Fortschritt nie störungsfrei ablaufe. *„Jeder Fortschritt der Technik und die dadurch hervorgerufene Umwälzung der Verkehrsmittel hatte im Anfang Störungen im Gefolge, welche teils in dem Übelwollen der zunächst davon Betroffenen, teils in Übergriffen des neuen Interessenten ihren Grund hatten.“* Deshalb läge es im Interesse der Zeitschrift, nicht nur die allgemeine und fachliche Bildung zu fördern, sondern *„[d]en zwischen dem Alten und Neuen mit der Zeit stets eintretenden Friedenszustand zu beschleunigen.“*³²² Häufige Klagen vieler Autofahrer über die Fortschritts- und Automobilfeindlichkeit der Landbevölkerung sind dadurch zu erklären, dass hier weniger Autos vorhanden waren und diese als Eindringlinge in die traditionelle Verkehrsstruktur gesehen wurden. Auch Otto Julius Bierbaum widmete sich in seinem Artikel *„Philister contra Automobil“* der Fortschrittsfeindlichkeit der Bevölkerung. Als er nach seiner im Jahr 1902 getätigten Automobilreise von Berlin nach Sorrent die unzähligen negativen Erfahrungen analysiert, meint er:

Und alles dies, obwohl ich niemand an seiner Person oder seinem Eigentum geschädigt habe, ja nicht einmal Ärgernis erregte durch schnelles Fahren.

³²¹ AAZ, März 1902, Nr.10, Bd.I, III.Jg, S.17

³²² Der Chauffeur, Nr.1, Wien, 15. Jänner 1906, I.Jg, S.1

Woher also der Zorn? Warum waren die Leute böse auf den harmlosen Wagen?

War es der Staub, den er aufwirbelte? Aber sie zankten auch, wenn es keinen Staub gab.

War es der Geruch, den er hinter sich ließ? - Aber ihre Zungen waren schon in zorniger Bewegung, ehe ihre Nasen ihn erreichen konnten.

War es der Neid, den das schöne Gefährt, vielleicht erregte? – Aber es zeigten sich nicht bloß Leute von ärmlichem Aussehen empört, sondern auch solche, von denen ich fest überzeugt sein kann, daß sie einer höheren Steuerklasse zur Zierde gereichen als ich.

Was also war es, das die Galle affizierte?

Nichts anderes als der Umstand, daß das Automobil ein Symbol des Fortschrittes ist.³²³

Bierbaum folgert, dass mindestens vier Fünftel der Bevölkerung aus Philistern bestünde, die jeglichen Fortschritt ablehnen, da sie durch diesen veranlasst wären, ihre Gewohnheiten zu ändern. Die negativen Äußerungen, die ihnen zu Ohren kommen – die Unglücksfälle, die Autofahrern zustoßen oder die von ihnen verschuldet werden, die hohe, gefährliche Schnelligkeit, mit der Fanatiker durch die Landschaft rasen, währenddem sie sich selbst und ihre Umgebung mit Staub und Schmutz bedecken, würden sie in ihren Positionen bestätigen. Otto Julius Bierbaum meint zynisch: *„Was schließt seine Exzellenz der Herr Philister daraus? Das Automobil ist ein Instrument des Mordes und Selbstmordes, ein gemeingefährliches Ungetüm, ein Vehikel für wahnsinnige Staub- und Kilometerfresser, für die es keine Schönheit, sondern nur den geistlosen Reiz des Rekords gibt. Und er fühlt sich erhaben, weil ihn sein „gesunder Sinn“ vor solchem Unfuge bewahrt.“*³²⁴

5.10. Die Vorzüge und der volkswirtschaftliche Nutzen des Automobils

Ein Großteil der Vorteile des Automobils wurde bereits in den vorangegangenen Ausführungen erwähnt. Die Allgemeine Automobilzeitung veröffentlichte im Januar 1902 einen Bericht, in dem sie sich gegen die Schädigungen, verursacht durch zu strenge Vorschriften, wehrt und im Zuge dessen die Vorzüge des Automobils hervorstreicht. Unter anderem hebt sie die größere Ausdauer, leichtere Lenkbarkeit und Beherrschung des Wagens als bei lebenden Tieren, die oft von äußeren Umständen wie Eisenbahn, Dampfwalze, etc. irritiert sind, den billigeren Betrieb, die höhere Schnelligkeit, ein geringeres Platzbedürfnis sowie eine geringere Abnutzung und hygienischere Straßen, durch Wegfall des Pferdemitestes, hervor. Betreffend den

³²³ Bierbaum, *Philister contra Automobil*, S.285

³²⁴ ebda, S. 288

Umgang mit hohen Geschwindigkeiten, so wird argumentiert, würde sich nach einer gewissen Zeit ein Gewöhnungseffekt einstellen.

„Ebenso wie sich Publicum und Thiere an elektrische Bahn und Fahrräder gewöhnen mussten, ebenso wie jeder Wagenführer aufpassen muß, wenn er der Dampfwalze begegnet, so wird sich der übrige Verkehr gewöhnen müssen, und zwar umso schneller, wenn die Automobile auf den Verkehrsstraßen verkehren, als wenn man sie von denselben ausschließt.

Straßenverbote existieren bei dem viel größeren Verkehr zum Beispiel in Berlin und London nicht.³²⁵

Die häufigen Beschwerden des Schnellfahrens werden auch durch das Argument beschwichtigt, dass ein Automobil durch seine kleinen Räder und seine gleichmäßigere Bewegung schneller wirkt als es in Wirklichkeit ist. Aufgrund fehlender Erfahrung mit den Geschwindigkeiten von Automobilen komme es deshalb des öfteren auch zu einer Fehleinschätzung und zu ungerechtfertigten, empörten Aussagen über wilde Automobilraser.³²⁶

Am internationalen Kongress zur Anpassung der Strassen an das Automobil 1907 in Paris wurde das Automobil vor allem in seiner volkswirtschaftlichen Bedeutung hervorgehoben.

„[Der Kongress]...hat aber auch bewiesen, daß alle Ingenieure der Welt einstimmig der Meinung sind, daß das Automobilwesen für die Volkswirtschaft und den Staat von so großer Wichtigkeit ist, daß alle Mittel daran gesetzt werden müssen, diesem genial gedachten und stetig weiter emporblühenden Verkehrsmittel der Neuzeit die Wege zu weiterer Vervollkommnung und Anwendung zu ebnen, ohne ihm das zu nehmen, was die Grundbedingung seines kraftvollen Lebenspulses bildet: die Geschwindigkeit.“³²⁷

5.11. Der gesundheitliche Aspekt des Autofahrens

Bezüglich der Gesundheit in Verbindung mit dem Autofahren gab es geteilte Meinungen. Befürworter argumentierten, dass sich das Fahren in vielerlei Hinsicht positiv auf das Befinden und den menschlichen Organismus auswirken würde, währenddem Skeptiker allerlei negative gesundheitliche Auswirkungen prophezeiten. Dennoch wurde eine allgemein verbesserte hygienische Zukunftserwartung an die Durchsetzung des Automobils geknüpft. Mediziner wiesen darauf hin, dass die Pferdeexkremente Tetanus-Bakterien enthielten und der

³²⁵ AAZ, Wien 1902, Nr. 2, Band 1, III. Jahrgang, S. 7

³²⁶ ebda, S. 7

³²⁷ Ebenhof, *Die Anpassung der Strassen an die Automobile*, S.14

Straßenstaub, dessen Hauptbestandteil keimbeladener, getrockneter Pferdedung war, Ruhr und Diarrhöe hervorrief, was sich wiederum zu einer ernsthaften gesundheitlichen Bedrohung vor allem für die städtische Jugend entwickelt hatte. Schmutz, Bakterien, Staub und unangenehme Gerüche sollten durch die luftbereiften Kraftwagen vermindert werden. Die viel kritisierte Nervosität der Stadt lastete man ebenso dem Pferdeverkehr an und erhoffte sich durch das Automobil einen Wegfall von dem Gerassel der eisenbereiften Wagen und dem Geklapper der Hufe auf dem Kopfsteinpflaster.³²⁸

Da es allerdings keine langfristigen Erfahrungswerte mit hohen Geschwindigkeiten gab, fanden sich zur Zeit als die ersten Automobile auf den Straßen dampften und schnaubten, auch viele gegenteilige negativ - spekulative Aussagen. Zum Beispiel wurde behauptet, dass Menschen, die sich schneller als mit 50km/h fortbewegen würden, entweder ersticken oder geisteskrank würden. Auch der Leibarzt George Washingtons war fest überzeugt, dass jede Reise mit mehr als 25 km/h ein Gesundheitsrisiko wäre.³²⁹ Die Auswirkungen des Fahrens mit dem Automobil auf die Atemwege, ob diese als Heilmethode oder eher als Schädigung anzusehen seien, wurden von Medizinern ebenfalls eifrig diskutiert. Schließlich wurde im Jahr 1902 zu einer Rundfrage aufgerufen³³⁰, an der sich unzählige Interessierte mit ihren durchwegs positiven Beobachtungen beteiligten.³³¹ Durch die vielen Erfahrungen wurde diese Art der Luftkur bei Erkrankungen der Atemwege insbesondere für Brustkranke empfohlen, mit der Aussage *„daß tägliche Ausfahrten in einem Automobil in jeder Heilanstalt für Lungenkranke ein Theil des Heilverfahrens bilden sollten.“*³³² Als wohltuende Wirkungen einer nicht allzu schnellen Automobilfahrt, wurden ein ausgesprochenes Gefühl von Lebensfreude, gesteigerter Appetit, gesunder Schlaf, eine natürliche, frische Gesichtsfarbe und ein verminderter Hustenreiz angeführt.³³³ Ferner wurden beinahe Wunderwirkungen beobachtet, wie ein Abnehmen bzw. Stoppen von Fettleibigkeit, eine bessere Blutzirkulation und durch die zitternde Bewegung während des Fahrens eine positive Auswirkung auf das menschliche Nervensystem.³³⁴

³²⁸ AAZ, Jg.10, 1909, Nr.53, S.23-25

³²⁹ Lay, *Geschichte der Straße*, S. 158

³³⁰ AAZ, Februar 1902, Bd.1, III. Jg, Nr. 8, S.9

³³¹ AAZ, März 1902, Bd.1, III.Jg, Nr.11, S.6f

³³² AAZ, Februar 1902, Bd.1, III. Jg, Nr. 8, S.9

³³³ ebda, S.9 vgl. AAZ, März 1902, Bd.1, III.Jg, Nr.11, S.6f

³³⁴ AAZ, März 1902, Bd.1, III.Jg, Nr.11, S.7

Bezüglich der Wichtigkeit zur Hygiene des Automobilisten finden sich unzählige Artikel mit Ratschlägen in den diversen Zeitschriften. „Der Chauffeur“ riet vor allem zu wohlüberlegter Kleidung gegen Kälte und Staub, wie zum Beispiel die aus Leder geschneiderten Automobilsportanzüge und empfahl besondere Sorgfalt den Haaren, wohlweislich auch denen der Begleiterin, zu widmen. Diese sollten am besten mit Tierhäuten bedeckt werden und täglich sorgfältig *„mit warmem Regenwasser, grüner Seife, Eidotter und etwas Rum“* gewaschen und shampooiert werden. Einfacher wäre es noch, etwas Automobilbenzin zu verwenden, mit dem gleichzeitig die Hände von der schwer zu entfernenden Wagenschmiere, dem Öl, Fett, Straßenstaub, Eisenfeilspänen und Ruß gesäubert werden könnten.³³⁵ Zur „Hygiene der Augen“ wurde in der Allgemeinen Automobilzeitung das Tragen von Schutzbrillen während der Fahrt gegen die Staubpartikel empfohlen. Schädliche Einflüsse des Fahrens auf die Augen wurden als unbegründete Vorwürfe, *„die von fortschrittsfeindlichen Leuten gegen das Automobil vorgebracht werden“*, zurückgewiesen.³³⁶ Die Zeitschrift „Der Chauffeur“ begrüßte den Vorschlag, die Konzessionserteilung von einer vorhergegangenen Sehprüfung für Automobilisten abhängig zu machen, da dies die Gefahren einschränken würde.³³⁷

Ein heute durchaus amüsanter, zur damaligen Zeit oft zitierter Artikel, stammt vom französischen Rennfahrer Henri Fournier, der meinte ein Automobilist sei schon ganz eindeutig an seinem Gesicht erkennbar. Er veröffentlichte einen Aufsatz über die langjährigen Auswirkungen des Autofahrens auf den Gesichtsausdruck, die sich im so genannten „Automobilgesicht“ widerspiegeln. Um den Lesern zu demonstrieren wie diese charakteristische Physiognomie des Automobilisten aussieht, sind dem Artikel zwei Bilder beigegeben (siehe Abbildung 22), zu welchen Fournier selbst posierte. *„Es ist gewiß kein Scherz, wenn ich von einem Automobilgesicht spreche. In den Zügen des Automobilisten haben die tausend durchgemachten Gefahren, das knappe Vermeiden eines Unglücksfalles ihre Spur zurückgelassen“*³³⁸, schreibt er und betont, dass selbst für den vorsichtigen Fahrer ein tapferes Herz, ein kräftiges Nervensystem und ein scharfer Blick unablässig sind. Um sein Argument zu untermauern führt er einige selbst miterlebte Gefahrensituationen an. Besonders stark auf die Gesichtszüge würde sich die Angst, andere zu verwunden oder zu töten auswirken, insbesondere spielende

³³⁵ Der Chauffeur, 1. Juli 1907, Nr.13, II.Jg., S.2

³³⁶ AAZ, März 1902, Nr.11, Bd.1, III.Jg., S.7

³³⁷ Der Chauffeur, 1. Juli 1907, Nr.13, II.Jg., S.3

³³⁸ AAZ, 1902, Bd. 1, Nr.11, III.Jg. S.10

Kinder, die plötzlich aus dem Nichts auftauchen und im Geiste schon oft unter den Rädern liegen.

All diese Umstände verleihen dem Fahrer das typische Automobilgesicht, dessen Eigenthümlichkeiten man in medizinischen Kreisen bereits zu beachten beginnt. Die beständige, hochgradige Aufmerksamkeit während der Fahrt, die Bedienung der Maschine mit all ihren Apparaten, das rasche Abschätzen von Distanzen zwischen dem Wagen und einem Hinderniß, muß mit der Zeit den Muskeln um Augen, Mund und Ohren jenen Spannungsgrad verleihen, welcher für das Automobilgesicht charakteristisch ist. Am meisten aber prägt sich in diesen Zügen die Angst aus, eventuell die unschuldige Ursache einer verhängnisvollen Katastrophe zu werden.³³⁹

Weiter noch geht eine amerikanische Entdeckung des Jahres 1906, nach der ein Bazillus gefunden worden sein soll, der den Drang nach schnellem Fahren verursacht. Folglich wären so manche der Raser von einer Krankheit bzw. einem Virus ergriffen, und sein Entdecker, ein angesehener Bakteriologe, versuchte bereits, bis dato jedoch erfolglos, die Ansteckungsgefahr durch die Entwicklung und Injektion eines Serums zu hemmen. Die Allgemeine Automobilzeitung vom 5. August 1906 druckte auch die Darstellung des Mikroben ab (siehe Abbildung 23).

„Ein amerikanisches Blatt kündigt in einem humorvollen Artikel eine sensationelle Entdeckung an, nämlich jene des Bazillus des Geschwindigkeitswahnsinnes.

Der neue Bazillus hat bereits seinen Namen. Er heißt Pyriplektoskoris Pearsonii und sein genialer Entdecker erklärt, dass nur seinem Vorhandensein im Blute das rasende Fahren so mancher Chauffeure zuzuschreiben ist. Diese sind also keine Verbrecher, wofür sie noch oftmals von den Gerichten angesehen werden, sondern Kranke, und anstatt sie zu verurteilen, bedürfen sie vielmehr einer fachgemäßen Behandlung ihrer Krankheit. Der berühmte Bakteriologe gibt uns auch das Bild des furchtbaren Mikroben, so wie er sich unter dem Mikroskop darstellt und wie er ihn photographiert haben will. Wir reproduzieren hier nach „L'Automobile“ seine Darstellung. Die eine zeigt den Bazillus tot, die andere im lebenden Zustande, wie er gerade im Begriffe ist, seine unheilvolle Tätigkeit auszuüben. Vermöge seiner langen, in unaufhörlicher Bewegung befindlichen Fühler saugt er sich an den roten Blutkörperchen fest und bedient sich ihrer als Räder, um mit höchster Geschwindigkeit den ganzen Organismus zu durchrasen, wie es unsere Abbildung zeigt. Man versteht ohneweiters, daß bei der ungeheuren Vermehrung dieses Mikroben das Blut bald von diesen unendlich kleinen Automobilen – die Abbildung ist selbstverständlich eine außerordentliche Vergrößerung – wimmelt und daß der Geschwindigkeitswahnsinn die traurige unmittelbare Folge sein muß.

Wir stehen hier vor einer bedeutungsvollen Entdeckung und die Behörden werden nicht umhin können, der neuen Sachlage

³³⁹ AAZ, Nr.11, 16. März 1902, III.Jg. S.11

entsprechend Rechnung zu tragen. Leider erklärt der amerikanische Gelehrte, daß es ihm zwar gelang, in mühevollen Beobachtungen Leben und Gewohnheiten des Bazillus zu studieren, daß er aber bis nun noch nicht imstande war, den Giftstoff zu extrahieren, daß also vorderhand noch keine Möglichkeit vorhanden ist, sich durch Impfung oder durch subkutane Injektionen eines Serums „Anti-Bitesse“ vor Ansteckung zu schützen. Dies ist tief bedauerlich, denn unter diesen Umständen sehen wir uns alle dem Wüten des entsetzlichen Pyriplektoskoris Pearsonii ausgesetzt. Indessen ist noch nicht alle Hoffnung geschwunden, denn es ist gelungen Fußgängern stark giftige Reinkulturen des Bazillus einzupflegen, ohne daß sie im mindesten von der Krankheit ergriffen worden wären; sie erwiesen sich also für den Ansteckungsstoff als unempfindlich. Durch Injektionen mit der Lymphe der genannten Fußgänger, die natürlich vorher mit Reinkulturen geimpft worden sein müssten, ließe sich also möglicherweise ein wirksames Serum zur Behandlung des Leidens schaffen.³⁴⁰

6. Intellektuelle Automobilkritik:

6.1. Freiherr von Pidoll: Über den heutigen Automobilismus

Über den Automobilisten schreibt Michael Freiherr von Pidoll:

Der Automobilist hat eine mächtige, förmlich mit Flugkraft ausgestattete Maschine zur Verfügung, die dem Drucke seiner Hand gehorcht, und seine Begierde, den Raum zu verschlingen, überall und nirgends zu sein, im Nu zu verwirklichen vermag. Im Besitze dieser Naturgewalt übt der Automobilist gegenüber den anderen Menschen das Recht des Stärkeren aus, eine Art mittelalterlichen Faustrechtes. Das richtige Verhältnis zwischen der physischen Macht des einzelnen und den notwendigen Schranken der sozialen Ordnung ist hier ganz und gar zu Ungunsten der letzteren verschoben.³⁴¹

Bereits im Vorwort seiner 1912 in Wien erschienenen Schrift ruft er dazu auf, dem „*ungehemmten Übergreifen des Automobilismus*“, der „*wichtige Lebensinteressen der Gesamtheit der Bevölkerung zu gefährden droht*“ und dem die Menschen „*hilflos und tatenlos*“ gegenüberstehen, Widerstand zu leisten. So soll sein Buch, „*eine Klage und Beschwerde des Volkes*“, den Anstoß geben, dass sich noch weitere, ungehörte Stimmen erheben. Zum Zweck seines Buches schreibt er: „*Zunächst soll der Tatbestand rückhaltlos dargelegt, der Bevölkerung die Größe des Übels, die Tragweite der sie bedrohenden Gefahren und Störungen, ihrer Verdrängung aus*

³⁴⁰ zitiert nach AAZ, 1906, Nr. 31, Band II, VII. Jg, S. 34f

³⁴¹ ebda, S. 43

althergebrachtem Besitzstande zum Bewusstsein gebracht und dieselbe über den tatsächlich vorliegenden schweren Konflikt zwischen den öffentlichen und den Sonderinteressen des Automobilismus aufgeklärt werden.“³⁴²

Pidolls vorrangige Kritikpunkte am Automobilismus sind die Gefahr durch rücksichtsloses Schnellfahren, der Lärm der Hupen und Motoren, die Gefährdung der Gebäude durch die verursachten Vibrationen, der aufgewirbelte Staub, der Gestank brenzligen Benzins sowie die Veränderung der Straße bezüglich ihrer Nutzung und Rechte. Auch schreibt er in seinen Ausführungen, dass sich die Reaktionen der allgemeinen Bevölkerung auf den Automobilismus veränderten. Als die allerersten Motorfahrzeuge aufkamen, war man voller Bewunderung für diese neue Errungenschaft der Technik und brachte ihm größtes Interesse entgegen. Da es aber anfangs nur sehr wenige gab, stellten diese kaum eine Belästigung oder eine Gefahr dar, was sich jedoch mit deren Zunahme und fehlenden Verordnungen bzw. deren mangelhafter Exekution änderte. Schließlich herrschte ein reges Durcheinander, ein Machtkampf zwischen Straßenbenutzern und auch die Voraussetzungen für eine geregelte, sicherere Fahrt auf der Straße mussten erst geschaffen werden.

Sehr ausführlich widmet sich Pidoll der Belästigung durch die Hupe, da es keine genauen Verordnungen und Regelungen hinsichtlich der Signalgebung noch ihrer Bauart gab. Gehupt werden sollte, um die Leute vor dem herannahenden Gefährt zu warnen, doch benutzten sie die Lenker, auch um auf sich aufmerksam zu machen, jemanden zu grüßen oder um die Ankunft vor einem gewissen Treffpunkt anzukündigen. Pidoll wird daher sehr emotional, wenn er über die Hupgewohnheiten der Autofahrer schreibt und meint, dass diese von allen Seiten, an jedem Ort und zu jeder Zeit in der Großstadt auf ihre Opfer losfährt sowie, dass die unterschiedlichen Hupsignale scharf, schneidend, schrill, dumpf, kreischend, ächzend, knurrend, fauchend, wie ein Hund oder brüllend wie ein Rind – durchdringend und hässlich schon von Kilometerweite mit einer unglaublichen Lautstärke und einer Plötzlichkeit, dass die Nerven erschüttert werden, ständig und überall zu vernehmen sind. *„Für die ursprünglich wohlwollende Stimmung des Publikums charakteristisch war die wienerische Bezeichnung „Schnauferl“ für die Automobile, welches Kosewort, die kreischenden Huppen, die rasselnden, knatternden Maschinen gewiß nicht verdienen.“³⁴³* Die große Ablehnung, die er gegen diese Lärmbelästigung durch die

³⁴² Pidoll, *Der heutige Automobilismus*, I-V

³⁴³ vgl. Pidoll, S. 46, Fußnote 1)

Hupe hegte, geht auch aus folgender Formulierung hervor: *„Es gibt Huppen von derartiger Stärke und Plötzlichkeit des Lautes, daß deren Anwendung gegenüber den Ohren von Menschen – und auf diese ist es doch abgesehen; es handelt sich ja nicht etwa darum, wilde Tiere zu hetzen und zu verscheuchen – geradezu als Roheit bezeichnet werden muß. Alles, was die Bahn des Automobilisten kreuzen könnte, was da kreucht und fleucht, soll möglichst schnell aus dem Wege geschafft werden.“*³⁴⁴ Überlieferungen zufolge betätigten die Automobilisten zu dieser Zeit die Hupe tatsächlich sehr oft, wobei es sich bei Pidolls Angabe von etwa 50 Hupsignalen eines Automobilisten in zehn Minuten wohl eher um einen Extremfall handelte.³⁴⁵ Um die Lärmbelästigungen zu bekräftigen, schreibt er weiters, könne man sich von diesen täglich in Wien am Michaelerplatz, Kohlmarkt, Graben, Stephansplatz, in der Herrengasse, Kärntnerstraße, Praterstraße, auf dem Ring usw. zur Genüge überzeugen. Ein weiteres, häufig angeführtes Problem war, dass die Hupe, da sie meist aus allen Richtungen zu vernehmen war, ihren Zweck nicht mehr erfüllte, da es kaum noch möglich war das herannahende Automobil zu lokalisieren. Für all jene, die geistige Arbeit verrichteten und durch den Lärm der Fahrzeuge stets aus ihrer Konzentration gerissen würden, sowie jene, die Ruhe und Schlaf bedurften, stellte die Hupe nicht nur ein Ärgernis dar, sondern wäre gesundheitsschädlich, argumentierte Pidoll. Viele Menschen beschwerten sich, dass man nachts kein Fenster mehr offen halten konnte, da man durch stetes Hupen aufgeschreckt wurde. So meint Michael Freiherr von Pidoll, dass mit dem Automobilismus, der Kultur die Rücksicht auf die Mitmenschen verloren gegangen sei. Wenn die Automobilisten, anstatt laut zu hupen, wesentlich langsamer fahren würden, dann würde sich gleichzeitig mit der Gefahr, das Problem der Lärmbelästigung verringern, da in diesem Fall der Gebrauch einer Hupe von geringerer Stärke für die Sicherheit des Publikums genüge. Hinzu kam aber noch der Lärm der Motoren, im Besonderen das Knattern der Motorräder, das er von der Geräuscherzeugung mit Maschinengewehrübungen verglich und dessen Vibrationen sogar durch geschlossene Doppelfenster drangen und sich auch den Wänden und Fußböden mitteilten. Lastautomobile, das Ankurbeln sowie das zwar verbotene, dennoch vorkommende Fahren mit offenem Auspuff, nennt er als zusätzliche erhebliche Lärmbelästigungen.³⁴⁶

³⁴⁴ Pidoll, *Der heutige Automobilismus*, S.1f

³⁴⁵ ebda, S. 1-9

³⁴⁶ ebda, S.1-3

Als einen weiteren Kritikpunkt führt er die Bedrohung der Bausicherheit der Gebäude an, die durch die vorbeirasenden Vehikel maßgeblich erschüttert würden, denn Mauern und Fenster zitterten, wenn ein Automobil vorbeifuhr.³⁴⁷

Lästig war natürlich auch der Staub, der durch die Automobile aufgewirbelt wurde und sich überall verteilte. Schließlich ließ sich dieser nicht nur auf den Häusern nieder sondern bei offenen Fenstern leider auch in den Häusern und auf der frisch gewaschenen Wäsche oder nebelte Fußgänger und Radfahrer ein. So finden sich auch in den Quellen dieser Zeit unzählige Aufzeichnungen und Beschwerden über die Staubentwicklung, die Pidoll ebenfalls als eine weitere negative Begleiterscheinung dieser neuen Verkehrsmittel anführt.

Ferner argumentiert er, dass der Gestank verbrannten Benzins sowie der Qualm die Luft, die der Großstädter einatmete, verderbe. Besonders betroffen wären dadurch die Angestellten in Geschäftslokalen auf stärker frequentierten Straßen, wie zum Beispiel im ersten Bezirk. Er entrüstet sich darüber, dass die schönen Gebäude und Auslagen Wiens keineswegs vereinbar wären mit dem fürchterlichen Geräusch und Gestank der Automobile. So schreibt er: *„Das Stadtbild von Wien – und nicht nur das von Wien – ist traurig verändert. Von allen Enden und Ecken sausen die huppenden, schnarrenden, Staub aufwirbelnden und qualmenden Automobilmaschinen daher. Dem bedauernswerten Städter wird jeder Spaziergang verleidet; es gibt in Wien fast keinen Ort mehr, wo nicht die aufdringlichen Signale zu vernehmen sind.“*³⁴⁸

Asphalt und Stöckelpflaster, das auf die Straßen gelegt wurde, um die Kirchen, Schulen, Ämter, Spitäler, usw. vor dem Wagengerassel zu schützen, bezeichnet er als einen barbarischen Tiefstand des Geschmacks.

Das Schnellfahren, Pidoll bezeichnet es als „die Wurzel aller Übel“, stelle nicht nur die „unausgesetzte Beunruhigung der Bevölkerung“ dar, sondern war die Ursache für die Gefährdung von Mensch und Tier. Voller Missmut schreibt Michael Freiherr von Pidoll über die mitunter sehr rücksichtslosen Autofahrer: *„So setzt der Automobilist seinen Weg über Straßen und Plätze, an Anlagen und Gärten vorbei, fort und erneuert immer wieder seine, ungezählte Opfer fordernde Prozedur. Der Fußgänger ist für ihn nur mehr eine lästige Zutat der Straße.“*³⁴⁹ Anlässe, die zum Schnellfahren verleiteten, gab es sowohl damals als auch heute genug: *„Schon das*

³⁴⁷ ebda, S.7

³⁴⁸ ebda, S.4

³⁴⁹ ebda, S.4

*gewöhnliche Leben bietet dem Automobilisten Anlässe genug, die Schnelligkeit der ihm zur Verfügung stehenden Maschine aufs äußerste auszunützen: um noch irgendwo, trotz verspäteten Abganges, rechtzeitig einzutreffen, um in kürzester Zeit vielerlei Geschäfte und Besuche abzutun, um des Nachts bald nach Hause zu kommen, usw. – kurz die Versuchung zum Missbrauche des Automobilismus im Sinne übermäßiger Schnelligkeit ist eine permanente, und die Menschen werden, wenn ihnen in dieser Hinsicht keine äußere Schranke gesetzt wird, dieser Versuchung, da sie eben Menschen sind, immer wieder erliegen.*³⁵⁰ Die im April 1910 festgesetzten Höchstgeschwindigkeiten von 15 Kilometer pro Stunde in der Stadt und 45 Kilometer pro Stunde für das Land³⁵¹ wurden nur sehr selten eingehalten. So berichtete der niederösterreichische Statthalter in der Landtagssitzung vom 16. November 1910, dass im Zeitraum von Jänner bis Ende Juli 360 Strafanzeigen gegen Lenker von Kraftfahrzeugen an die Gerichte erstattet wurden. Wenige der Anzeigen wurden aufgeklärt, da oftmals der Beweis seitens des Wachmannes aufgrund fehlender Geschwindigkeitsmesser oder Zeugen, nicht erbracht werden konnte bzw. da allgemein bekannt war, dass vor allem die Wiener Sicherheitswachleute ein „Auge zudrücken“ würden, um sich nicht mit einer Anzeige vor Gericht zu blamieren und weil die Schnelligkeit schließlich eine „Lebensfrage“³⁵² des Automobilismus sei. Diversen Unfallberichten zufolge waren die Automobile jeweils mit Geschwindigkeiten von bis zu 100 Kilometer pro Stunde unterwegs. Pidoll recherchierte dazu in verschiedenen in Wien erschienenen Zeitungen und listet in seinem Buch über 80 Unfallberichte auf.³⁵³ So ereigneten sich zum Beispiel im ersten Halbjahr des Jahres 1912 insgesamt 438 Automobilunfälle, wobei 16 Menschen getötet wurden, von Ende Mai bis Ende September 1912 kamen sieben Kinder auf den Straßen Wiens durch Automobile ums Leben.³⁵⁴ Pidoll kritisiert in diesem Zusammenhang vehement die Berichterstattung der Zeitungen. Die Formulierungen in den Zeitungsberichten, in denen Menschen „an das Automobil direkt angerannt oder hineingelaufen sind“, sind auch aus heutiger Sicht schwer nachzuvollziehen, lassen aber auf eine gewisse notwendige Zeit der Gewöhnung an die neuen Fahrzeuge und deren Geschwindigkeit schließen.

„Wenn Menschen getötet oder verletzt werden, wird nachträglich konstatiert, daß das betreffende Automobil auf öffentlicher Straße „in

³⁵⁰ Pidoll, *Der heutige Automobilismus*, S. 44

³⁵¹ siehe RGBI. Nr.81 §46; Pidoll, S.41

³⁵² vgl. Pidoll, S.42, Fußnote 8)

³⁵³ vgl. Pidoll, *Der heutige Automobilismus*, S. 13-36

³⁵⁴ vgl. Pidoll, *Der heutige Automobilismus*, S. 15ff

rasendem, mörderischem Tempo“, häufig auch bergab, dahingesaust sei, daß der Automobilist „die Herrschaft über das Automobil verlor“, daß es „ins Schleudern geriet“, daß es gegen einen Stein, Baum oder Pfeiler in einen Graben „rannte“ oder einem anderen Vehikel nicht mehr ausweichen vermochte; daß die „Wucht des Anpralls“ so heftig war, daß die Insassen des Automobils, die Passanten der betreffenden Straße, Tiere, Wägen, usw. „zermalmt“ oder „zerschmettert“ wurden. Bei solchen Berichten sucht man mitunter den Sachverhalt dadurch zu entstellen, daß bemerkt wird, der verunglückte Passant – sehr häufig ein Kind oder eine ältere Person – sei in das, mit der Schnelligkeit eines Expresszuges daherlaufende Automobil „blindlings hineingerannt“. Mit demselben Rechte könnte man behaupten, daß ein Soldat blindlings in die Kugel rennt, die ihn durchbohrt.“³⁵⁵

Besonders zu Beginn der Motorisierung finden sich jedoch immer wieder Berichte über Menschen, die sich im Verkehr verwirrt und unentschlossen verhielten, folglich ein Automobil sozusagen übersahen und dann in dieses „hineinliefen“.³⁵⁶ Wie bereits berichtet, spricht der Wienerwald-Bote, die ehemalige Neulengbacher Zeitung, vom 19. August 1905 in diesem Zusammenhang von der Entwicklung eines sechsten Sinnes, dem Verkehrssinn, der dem Menschen durch eine sensibilisierte Wahrnehmung das ruhige und sichere Überqueren der Straße ermöglicht.³⁵⁷ Zur Raserei beitragen würden, laut Pidoll, auch die Rennen, wie z.B. das Semmeringrennen, bzw. die Zeitungsberichterstattungen über die Verbesserungen die ein schnelleres, längeres und bequemerer fahren ermöglichen.³⁵⁸

Aufgrund der vielen Unfälle argumentiert Pidoll für strengere Vorschriften und eine wirksame Kontrolle, die, wie er darauf hinweist *„bei der geringen Zahl der Überwachungsorgane, der Plötzlichkeit des Auftauchens und Verschwindens der Automobile nahezu unmöglich“* ist.³⁵⁹

Als Zusammenfassung zu seinem Kapitel „Automobilkatastrophen“ betont er abermals, dass durch den Automobilismus kein Insasse eines Wagens und kein Passant mehr seines Lebens sicher sei und fordert mit Nachdruck, dass die Wahrscheinlichkeit von Unglücksfällen auf ein Minimum herabgesetzt werden müsse. Mit folgenden Aussagen untermauert er die Dringlichkeit seiner

³⁵⁵ Pidoll, Der heutige Automobilismus, S.13f

³⁵⁶ vgl. Abendblatt vom 28. Mai 1912 – „Zwei getötete Frauen“; Wienerwald-Bote, 19. August 1905, „Der sechste Sinn des Großstädtlers“

³⁵⁷ vgl. Wienerwald-Bote, 19. August 1905, VI. Jahrgang, Nr. 34, S.4f

³⁵⁸ Pidoll, Der heutige Automobilismus, S. 47f

³⁵⁹ ebda, S.14

Forderungen: „*Man zieht doch nicht, wenn man die Straße betritt, in den Krieg!*“³⁶⁰ und „*Wir haben doch einen Tierschutz; wo bleibt der Menschenschutz?*“³⁶¹

Die Menschen müssten zur Einsicht gelangen, dass die bisherigen Maßnahmen unzureichend seien und dass wirksame Schranken gesetzt werden müssten, denn ansonsten ist „*die öffentliche Verwaltung*“ für „*jede neue Automobilkatastrophe mitverantwortlich*“. Nur die Vehikel der Feuerwehr und der Rettung besäßen, aufgrund des offenkundigen Interesses der Gesamtheit, das Recht, sich auf den Straßen mit besonderer Schnelligkeit zu bewegen.³⁶²

Ein weiterer, in Quellen häufig zu findender Kritikpunkt ist, dass sich der Gemeingebrauch der Straße änderte. So wurde argumentiert, dass öffentliche Straßen in gewisser Weise zu Privatstraßen der Automobilisten wurden. Pidoll recherchierte, dass im Mai 1912 circa 5300 Automobile einer nicht fahrenden Bevölkerung von zwei Millionen Einwohnern gegenüberstanden. Schließlich konnte der zahlenmäßig überlegene Fußgänger wegen einiger Automobilisten nicht mehr unbekümmert und Zeitung lesend auf dieser dahinschlendern, Kinder konnten nicht mehr, ohne Acht zu geben, auf dieser ihre Spiele durchführen und auch die Hühner, Enten und sonstige Tiere wurden aus diesem Lebensraum vertrieben. Pidoll vergleicht diese neue Nutzung der Straße mit der von Eisenbahnwegen, dem Charakter der öffentlichen Straße widersprechend, und zieht den Schluss, dass diese Änderung als Besitzstörung gelte und widerrechtlich sei.³⁶³ So schreibt er: „*Es ist gewiss nicht zu billigen, wenn einzelne Passanten die Fahrbahn in schräger, langer Diagonale übersetzen, oder dabei lesen usw. Aber dies sind heutzutage nur mehr seltene Ausnahmefälle. Andererseits entspräche es durchaus nicht den rechtlichen Verhältnissen und den Bedürfnissen des Verkehrs, etwa den Fuhrwerken ausschließlich die Fahrbahn, und den Fußgängern nur das Trottoir der Straße zuzuweisen.*“³⁶⁴ Weiters: „*Woher nimmt der Automobilist das Recht, die Straße, wie er sich rühmt, „zu beherrschen“, die doch keineswegs ihm, sondern der gesamten Bevölkerung gehört, diese auf Schritt und Tritt zu behindern und ihr ein Verhalten zu diktieren, das er nur auf eigenen, privaten Wegen fordern dürfte? Die öffentliche Straße ist nun einmal nicht für den Expressverkehr bestimmt, sie gehört*

³⁶⁰ ebda, S.35

³⁶¹ Pidoll, *Der heutige Automobilismus*, S.10

³⁶² ebda, S. 13-36

³⁶³ ebda, S. 1-12, 36-46

³⁶⁴ ebda, S.37

*zum Milieu der Stadt, und der Automobilist hat sicherlich nicht mehr Recht, jemanden zu überfahren, als der Lenker irgend eines anderen Vehikels.“*³⁶⁵

Wirtschaftlich und touristisch gesehen argumentiert Pidoll, dass der Automobilismus in der Regel keinen in Betracht kommenden Vorteil bringe, denn Automobilisten suchen nur bestimmte Orte auf und fahren generell entweder nur durch oder bringen den Gastwirten und Vermietern nur einen kleinen Gewinn, da sie nur sehr kurz verweilen. Viele Menschen, die aber auf Sommerfrische seien, fühlen sich durch den Automobilismus gestört und blieben nun aus. Folglich würde der Automobilismus eine Schädigung des Fremdenverkehrs bedeuten.³⁶⁶

Als eine weitere negative Begleiterscheinung der ersten Automobile führt er an, dass diese aufgrund ihrer außergewöhnlichen Geschwindigkeit als „Fluchtauto“ für Verbrechen benutzt wurden. Pidoll spricht in diesem Zusammenhang von „Automobilbriganten“³⁶⁷, die sich mit dem Gefährt einer Dame annäherten, dieser ihre Handtasche entrissen, wieder ins Auto sprangen und in schnellem Tempo davonfuhren.

Als einer der vehementesten Automobilkritiker zieht Pidoll nach der geschilderten Sachlage den Schluss, dass der Automobilismus den allgemeinen Lebensstandard erheblich herabsetze und dass nur die eine Alternative bestehe: *Entweder soll die Bevölkerung auch weiterhin an Leib und Leben gefährdet, ununterbrochen beunruhigt und gepeinigt werden – oder die Automobile sollen langsamer, das ist in jenem Tempo fahren, welches der Bestimmung und dem Gemeingebrauche von öffentlichen Straßen entspricht.*³⁶⁸

6.2. Emil Jung: Über die Radfahrseuche und den Automobilenumfug

In seiner 1902 erschienenen, sechshundvierzigseitigen Broschüre „Radfahrseuche und Automobilenumfug“, äußert Dr. Emil Jung seinen Unmut über die *„mit beispielloser Rücksichtslosigkeit alle Einzelinteressen und höheren kulturellen Rücksichten zu Boden tretende moderne Technik.“*³⁶⁹ Obwohl er ihr allgemein nicht negativ gegenüberstehe, sondern sie als einen *„Segen, solange sie sich in den Grenzen bewegt, welche das allgemeine Wohl und die öffentliche Ordnung*

³⁶⁵ ebda, S.38

³⁶⁶ Pidoll, *Der heutige Automobilismus*, S.1-12

³⁶⁷ ebda, S.44

³⁶⁸ ebda, S. 43

³⁶⁹ Jung, *Radfahrseuche und Automobilenumfug*, S.5

bedingen,“ bezeichnet, schreibt er weiters *„wird sie ihnen zum Fluche, wenn sie diese überschreitet und alle anderen Rücksichten den eigenen Sonderzwecken unterzuordnen trachtet. Dies gilt insbesondere von dem täglich vielgestaltigeren Verkehrswesen der Gegenwart, worunter wiederum der Radfahrverkehr und jener mit Automobilen einen besonderen Platz behaupten.“*³⁷⁰ So spricht er von *„krankhaften Erscheinungen des Verkehrswesens“*³⁷¹, die bekämpft werden müssten. In seiner Schrift erläutert Jung die Gründe für seine negative Einstellung gegenüber den Radfahrern und Automobilisten, wobei er sich sehr emotionaler Formulierungen bedient, was seine große Ablehnung bekräftigt. Als einen vorrangigen Grund führt er die Kombination der neuen hohen Geschwindigkeit mit der Rücksichtslosigkeit der VerkehrsteilnehmerInnen an. Diese stellen vor allem dann eine Gefahr dar, wenn sie danach trachten möglichst schnell voranzukommen. Er bezeichnet jene Menschen als eine *„Landplage“*³⁷² und meint weiter, nicht ohne Zynismus, dass sie vom Volksmund auch als *„Kilometer-Fresser“* oder *„Kilometer-Trotteln“*³⁷³ bezeichnet würden und leider allzu oft, ohne Rücksicht auf die Fußgänger zu nehmen, deren freien Verkehr maßgeblich behinderten. Natürlich weist er darauf hin, dass es auch Fahrer gebe, *„welche sich ersichtlich bemühen, die Vorteile ihres leichtbeflügelten Fahrzeuges auszunützen, ohne dadurch ihren übrigen Mitmenschen zur Last zu fallen“*³⁷⁴ und die die Reize der Natur genießen wollen. Jene Fahrer aber, und wenn es nur einer unter hundert war, die ihr Unwesen trieben, würden ein allgemein schlechtes Bild hervorrufen und Angst sowie Gefahr verbreiten. Als weiteres äußerst unangenehmes Ärgernis nennt er die Staubentwicklung, die das Fahrrad sowie das Automobil durch seine Fortbewegung auf den sandigen Straßen verursachen. Die Bestimmung, dass *„den Radfahrern zuliebe nicht mehr die ganze Fahrstraße bespritzt werden solle, wonach also ein Teil der Straße selbst im heißesten Sommer der ungehinderten Staubentwicklung vorzubehalten ist“*³⁷⁵, stieß ebenso auf großes Unverständnis. Ebenso wie Pidoll wirft er den Behörden vor, die notwendige Maßnahmensetzung zu verabsäumen. *„Und ein solcher Zustand wird seitens der öffentlichen Behörden in einem Zeitpunkte geduldet und gefördert, da man die persönliche Freiheit des einzelnen Staatsbürgers durch die Bestimmungen der neueren Staatsgrundgesetze für alle*

³⁷⁰ Jung, *Radfahrseuche und Automobilunfug*, S.6

³⁷¹ ebda, S. 40

³⁷² ebda, S.7

³⁷³ ebda, S.7

³⁷⁴ ebda, S.8

*Zeit erachtete! Oder soll vielleicht die Freiheit des ungehinderten persönlichen Verkehrs von diesem Schutze ausgenommen sein?*³⁷⁶

Von seiner Kritik verschont bleibt auch die Kirche nicht, da „*deren vornehmer Beruf es doch wäre, die Schutzlosen gegen die rechtswidrigen Ausschreitungen der tonangebenden Kreise zu schützen*“.³⁷⁷ Seinen Unmut äußert Emil Jung gegen Automobilisten, vor allem aber gegen Radfahrer. Dies ist vorrangig auf den Umstand zurückzuführen, dass das Automobil um 1900 noch in seinen Anfängen war und auch aus Kostengründen nur sehr vereinzelt auftrat. Andererseits war das Automobil im Gegensatz zum Fahrrad schon von weitem zu hören und so fühlten sich bei der größeren Verbreitung die Leute zwar durch deren Lärm gestört, wurden aber akustisch auf die Annäherung und Gefahr eines solchen vorbereitet und gewarnt. Diesbezüglich schreibt Emil Jung: „*Die außerordentliche Fahrgeschwindigkeit birgt eine fortdauernde, ernste Gefährdung des Lebens und der Gesundheit der Fußgänger in sich, welchen durch die kaum in unmittelbarer Nähe wahrnehmbare Annäherung des Fahrrades jede Möglichkeit genommen ist, sich gegen dasselbe im Rücken zu decken, wenn nicht rechtzeitig ein Warnzeichen erfolgt*“.³⁷⁸

„*Dieser Umstand bringt es mit sich, daß der Fußgänger heute keinen den Radfahrern ebenfalls zugänglichen Weg ohne das beständige Gefühl der Furcht und Unruhe betreten kann, von einem Radfahrer überfahren oder wenigstens aus seiner ruhigen Gedankentätigkeit plötzlich aufgeschreckt zu werden. Daraus ergibt sich in weiterer Folge, daß ein gemütlicher und gedankentiefer Verkehr auf solchen Wegen unmöglich ist und zudem die ohnehin übergroße Nervosität der breitesten Volksschichten, sowie die Erkrankung der Herzorgane durch einen solchen Zustand eine wahre Massenverbreitung findet*“.³⁷⁹

Um diesen beschriebenen gesundheitsschädlichen Folgen Abhilfe zu schaffen, schlägt er die Anbringung einer Signalglocke, ähnlich wie bei Kühen, vor, die durch die Bewegung der Räder in Tätigkeit gesetzt wird. Den Radfahrverkehr innerhalb der geschlossenen Ortschaften würde er im Allgemeinen ohnedies verbieten, außerhalb dieser auf eigens bestimmte Fahrwege beschränken und alle Fahrräder mit sichtbaren Nummerierungen versehen, die eine zuverlässige Feststellung des

³⁷⁵ ebda, S.9

³⁷⁶ ebda, S.12

³⁷⁷ ebda, S.25

³⁷⁸ Jung, *Radfahrseuche und Automobilunfug*, S. 11

³⁷⁹ Jung, *Radfahrseuche und Automobilunfug*, S. 22

Besitzers ermöglicht.³⁸⁰ Obwohl er die Behörden anklagt, dass sie statt Maßnahmen zu setzen auf die „hohe verkehrstechnische Bedeutung“³⁸¹ des Fahrrades und „dessen besondere Vorzüge in gesundheitlicher Richtung“³⁸² verweisen, gibt er zu, dass es „durch seine außerordentlich rasche und dabei leicht lenkbare Bewegung mit Fug und Recht einen hervorragenden Platz unter den modernen Verkehrsmitteln“³⁸³ einnimmt, doch merkt er dennoch an, dass seine Bedeutung in der Regel weit über den wahren Wert hinausgeht. Bezugnehmend auf die Aussagen des Mediziners Professor Aurel Bianchi aus Parma³⁸⁴ kommt Emil Jung zu dem Schluss, dass Fahrradfahren gesund sein könne, „wenn alle Voraussetzungen dafür zutreffen, was selten der Fall ist.“³⁸⁵ Er argumentiert, dass sich alle Organe, welche nicht geübt werden, zurückbilden und somit eine Erkrankung erleiden können, was besonders unter den oberen Ständen und unter den Frauen eine Gefahr darstelle, da diese kaum körperliche Tätigkeiten verrichten würden. Somit müsste man annehmen, dass das Fahrradfahren der Gesundheit, aber auch einem Zeit- sowie einem moralischen Gewinn diene, da der Radfahrer „in seinem freien und ungezwungenen Verkehre Gottes freie Natur in vollen Zügen genießen und sich so recht als freier, unabhängiger Mann fühlen und geberden könne.“³⁸⁶ Dies sei aber nur der Fall, wenn er „mäßig und vernünftig betrieben wird. [...] Bei der großen Mehrheit der Radfahrer trifft dies aber auch heute noch nicht zu, für die breiten Massen der Bevölkerung bildet der Radfahrersport vielmehr noch immer einen nur allzu häufig gesundheitschädlichen Zeitvertreib.“³⁸⁷ Der Mediziner führt dies auf beobachtete Veränderungen in der Größe und Lage der Organe von Radrennfahrern zurück.³⁸⁸ Sein Fazit bezüglich des Themas: „Das Fahrrad im Dienste der Gesundheit“ ist, dass sich der Radfahrersport mehr als gesundheitsschädlich als gesundheitsfördernd erweise.³⁸⁹ Besondere Fürsorge der Eltern, Vormünder und der Strafgerichtsbarkeit sollten die nachteiligen geschlechtlichen Wirkungen des Radfahrersports auf Frauen verhindern. Dass Rad fahrende Frauen dem Anstand und der Sitte widersprechen, liegt für Jung ohnedies klar auf der Hand.

³⁸⁰ ebda, S.32ff

³⁸¹ ebda, S.12

³⁸² ebda, S.12

³⁸³ ebda, S.12

³⁸⁴ vgl. Wiener Medizinische Wochenzeitschrift, 1898, Nr. 52

³⁸⁵ Jung, *Radfahrseuche und Automobilunfug*, S. 15-21

³⁸⁶ ebda, S. 16

³⁸⁷ ebda, S.16

³⁸⁸ siehe Emil Jung, S. 17ff

Wie sehr sich so mancher durch die Automobilisten und RadfahrerInnen belästigt gefühlt haben muss, zeigt sich in den emotionalen Ausdrücken, die sich immer wieder in Broschüren, Zeitungen und Zeitschriften, und auch in der Schrift Emil Jungs finden. So meint dieser zum Beispiel über die RadfahrerInnen: *„Über die geistige und moralische Beschaffenheit dieser bemitleidenswerten Geschöpfe ein Wort zu verlieren, lohnt sich nicht der Mühe. Genügt doch schon ein Blick auf ihr äußeres Gehaben, um einen untrüglichen Schluss auf ihr kümmerliches Innere zu ziehen.“*³⁹⁰ In dem Kapitel *„Das Fahrrad als Feind der Bildung und Gesittung“* nimmt er näher auf diese Aussage Bezug, indem er die Haltung der Radfahrer mit derer von Affen vergleicht und daraus folgert, dass Radfahren nur rückschrittlich sein kann und dies sich in deren Körperhaltung widerspiegle. So schreibt er:

„Liegt doch in der größtenteils vorgebeugten Haltung der Radfahrer eine empfindliche Beleidigung unserer zarteren ästhetischen Gefühle und unseres natürlichen Schönheitssinnes, welche es nicht zulassen wollen, daß wir durch den Anblick solcher Gestalten fortgesetzt an jene Theorie erinnert werden, welche die Abstammung des Menschen mit jener des Affen in nahe Beziehung bringt. Auch müssen wir uns auf das entschiedenste dagegen verwahren, für alle Zeit dazu verurteilt zu bleiben, den veredelnden Genuß unserer herrlichen Kunstbauten und die überwältigenden Reize einer farbenprächtigen Natur mit dem widerwärtigen Anblicke jener vertierten Zerrbilder der Menschheit verbinden zu müssen, welche nicht einmal die bevölkerten Straßen und Plätze der großen Städte mit ihrem gemeingefährlichen Treiben verschonen.“³⁹¹

Ferner kritisiert er, dass sich nun die Schulen anstatt der schönen Künste dem Radfahrersport widmen, was eine Vorliebe zum Raschen, Oberflächlichen und Gedankenlosen als Folge hätte und zur „Massenverdummung und Massenverrohung“³⁹² führen würde. Er geht so weit, den Radfahrverkehr als eine *„der gefährlichsten Seuchen“*³⁹³ zu bezeichnen, welche das Land je heimgesucht hätten, und die eine *„nicht länger zu ertragende Belästigung und Gefährdung“*³⁹⁴ darstellen.

Bezugnehmend auf die Bauart der Automobile unterscheidet Emil Jung zwischen leichten, mittleren und schweren Maschinen. Die Fortbewegung der leichteren vergleicht er mit dem Fahrradverkehr, wobei dieser durch seine Geräuschlosigkeit

³⁸⁹ Jung, *Radfahrseuche und Automobilunfug*, S. 20f

³⁹⁰ ebda, S.8

³⁹¹ Jung, *Radfahrseuche und Automobilunfug*, S. 26ff

³⁹² ebda, S.27f

³⁹³ ebda, S.11

³⁹⁴ ebda, S.11

eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit darstelle. Automobile schwerer oder mittlerer Bauart vergleicht er mit der Eigenart einer Lokomotive, die durch ihre „*lärmende, rasselnde Bewegung, verbunden mit einer höchst unästhetischen, farzenden Signalgebung einen sehr störenden Eindruck hervorruft.*“³⁹⁵ Ferner würde sein Schönheitssinn vielfach „*durch die wenig geschmackvolle Bauart und Ausstattung der Automobile unangenehm berührt.*“³⁹⁶ Gemeingefährlichen Charakter, wie es der Autor bezeichnet, stellen diese Automobile aber vor allem durch ihre außerordentlich schnelle Gangart dar, die nicht nur andere Fahrzeuge in Gefahr bringen, sondern auch das Scheuwerden der Pferde sowie die Gefährdung und Belästigung der Fußgänger zur Folge haben. Dies würde noch durch die unsichere Lenkbarkeit der Automobile erhöht, weshalb er auch die Ausbildung und staatliche Prüfung der Wagenlenker und die Kennzeichnung der Automobile durch Nummerierung oder durch die Anbringung von Namensaufschriften propagiert. Um den Gefahren durch die neue Fahrgeschwindigkeit zu entgegenen, empfiehlt er jene von Pferdegespannen nicht zu überschreiten, was wiederum zu seinem Schluss führt, dass „*die Bauart solcher Automobile von vornherein die Überschreitung dieser Geschwindigkeitsgrenze auszuschließen hat.*“³⁹⁷ Weitere, von ihm angeführte Kritikpunkte sind die geräuschvolle Gangart, die wiederum das Scheuwerden der Pferde herbeiführe und die „*gehörverletzende Signalgebung*“³⁹⁸. Jung spricht von ärgsten Übelständen,³⁹⁹ einer geschmacklosen äußeren Ausstattung und beschreibt den Charakter des Automobilverkehrs als störend, nervenerregend, gemeinschädlich und –gefährlich bis zu krankhaft. Bei Übertretungen der Vorschriften für den Radfahr- und Automobilverkehr besteht er daher auf Kerker, Zuchthaus oder Arreststrafen mit Vermögenseinbußen. Da der Staat aber seinen Pflichten in Hinsicht des Schutzes gegen diese neuen VerkehrsteilnehmerInnen nicht nachkomme, ruft er die Gesellschaft zur Selbsthilfe auf, zur „*Wiederbelebung jener rechtlichen und gesellschaftlichen Grundsätze, ohne welche ein geordnetes Gemeinwesen auf die Dauer nicht bestehen kann*“⁴⁰⁰. So rief er dazu auf, alle Gastwirtschaften, Kaffeehäuser und Geschäfte, die Aushängeschilder einer Radfahrervereinigung oder Automobilgesellschaft trugen bzw. deren Besitzer oder Bedienstete sich eines solchen Verkehrsmittels bedienten, nicht mehr aufzusuchen.

³⁹⁵ ebda, S.30

³⁹⁶ ebda, S.30

³⁹⁷ Emil Jung, *Radfahrseuche und Automobilunfug*, S. 35ff

³⁹⁸ ebda, S.36

³⁹⁹ ebda, S.40

Auch die Presse, die seiner Meinung nach, durch die Inserate der Fahrradfirmen keine Vertretung der öffentlichen Meinung darstellte und stets Berichte von Wettfahrten und Meisterschaften abdruckte anstatt die Gesundheitsgefährdung aufzuzeigen, sollte zu einem Wandel bewegt werden. Durch den Automobilverkehr fühlten sich besonders die *„großen Herren mit ihren Equipagen in ernster Weise gefährdet“*⁴⁰¹, schreibt Emil Jung weiters, wobei hier sicherlich nicht nur die Gefahr eine große Rolle in der offenen Ablehnung spielte, sondern bei ein gewisser Neid auf das Prestigeobjekt Automobil mitwirkte.

Die Wiener Fahrrad Zeitung vom Juli 1902 nimmt in einem Bericht, einer kurzen Gegenschrift, Bezug auf die Broschüre „Radfahrseuche und Automobilunfug“ von Emil Jung. Entsetzt und verärgert über dessen derartige Ablehnung und seine Verdammnis dieser neuen FahrzeuglenkerInnen, werden die wichtigsten vorgebrachten Kritikpunkte auch aus Sicht der RadfahrerInnen und AutomobilistInnen dargestellt. Überspitzte Aussagen, dass z.B. alle RadfahrerInnen den Unmut der Bevölkerung hervorrufen würden, werden relativiert. *„Weiters wird zugestanden, dass sich unter Hunderten von Radfahrern oft nur ein einziger befindet, der Entrüstung und Verbitterung hervorruft. Kennen wir. Und wegen des einen sollen die Hunderte auf das Radfahren verzichten?“*⁴⁰² Der Autor des Artikels in der Wiener Fahrrad-Zeitung wirft Emil Jung einerseits entschieden Angst vor Fortschritt vor *„Ja, du mein lieber Gott, hat denn der Herausgeber dieses famos betitelten Werkchens die 3 Jahrzehnte verschlafen, dass ihm erst Radlergeläute auf der Strasse oder in der Wohnung aus seiner Träumerei erwecken muss? Gibt es denn heute wirklich noch Leute, die den Verkehrsfortschritt des Fahrrades und des Automobils nicht anerkennen und sich darein nicht zu schicken wissen wollen?“*⁴⁰³ Andererseits meint er, all diese Beschuldigungen würden auf Neid gründen: *„Wären wir boshaft, so könnten wir die Behauptung aufstellen, diese Nachtheile, denen die Nichtradler den Radlern gegenüber in der Regel unterliegen, heissen in erster Linie Neid, Neid darüber, dass der Nichtradfahrer eben der Vortheile des Radfahrers nicht theilhaftig wird ...“*⁴⁰⁴

⁴⁰⁰ ebda, S.42

⁴⁰¹ ebda, S.41

⁴⁰² Wiener Fahrrad-Zeitung, (Wien, Juli 1902), XVII. Jg., Nr. 1, S 3

⁴⁰³ Wiener Fahrrad-Zeitung,. (Wien, Juli 1902), XVII. Jg., Nr. 1, S. 1-5

⁴⁰⁴ ebda, S. 3

6.3. Otto Julius Bierbaum: Eine empfindsame Reise im Automobil

Im Gegensatz zu seinen Zeitgenossen Michael Freiherr von Pidoll und Emil Jung kritisiert der Literat Otto Julius Bierbaum zwar die Raser, doch steht er dem Auto grundsätzlich nicht negativ gegenüber. Er bediente sich sogar selbst eines, um im Jahr 1902 gemeinsam mit seiner Frau, eine „empfindsame Reise“ von Berlin nach Sorrento zu unternehmen, wobei er den Akzent auf Orte und Landschaften, auf Personen und die Abenteuer der Reise legt. Gleichzeitig stellt er eine Reihe ausführlicher Betrachtungen über das neue Transportmittel an, über den besten und dem Fahrzeug angemessensten Gebrauch und die Unterschiede zu anderen Fortbewegungsmitteln. Respektvoll und poetisch setzt er das Auto in Beziehung zur alten Postkutsche und streicht die Probleme hervor, mit denen sich Autofahrer in jener Zeit konfrontiert sahen.

Bereits im Vorwort betont er, was er im Laufe seiner Reiseschilderungen immer wieder hervorhebt und schließlich zu seinem Motto erklärt: *„Lerne zu reisen, ohne zu rasen!“*⁴⁰⁵ Durch die Wahl seines Buchtitels „Eine empfindsame Reise im Automobil“ soll abermals sein Standpunkt jenseits des Sports betont werden.⁴⁰⁶ Bezugnehmend auf die Aussage Goethes *„Der Duft der Pflaume ist weg!“*, schreibt Bierbaum, dass man nun bei einer Reise mit dem Automobil im Gegensatz zur Eisenbahn wieder anhalten kann, um die Früchte und die Natur riechen und empfinden zu können. Die Eisenbahn hätte *„die Kunst des Reisens vernichtet“*, denn sie transportiert von einem Bahnhof zum nächsten.⁴⁰⁷ Mit dem Automobil aber, wenn man sich nicht durch die hohe Geschwindigkeit beirren lässt, könne man seine Reiseroute wieder frei von Fahrplänen selbst bestimmen und die Schönheiten der Natur genießen.⁴⁰⁸ So sieht er sich auch gewissermaßen als ein Pionier, wenn er schreibt: *„Wir wollten mit dem modernsten aller Fahrzeuge auf altmodische Weise reisen, und eben das wird das Neue an unserer Reise sein. Denn bisher hat man das Automobil fast ausschließlich zum Rasen und so gut wie gar nicht zum Reisen benützt.“*⁴⁰⁹ Über diejenigen, die es zum Rasen missbrauchen, schreibt er:

Die ihr es als das fauchende Ungetüm der Landstraße kennt, als die Explosionskarre, die Gestank und Entsetzen verbreitet, Pferde scheu, Kutscher wild, Hühner, Gänse, Hunde tot macht; die ihr in ihm den

⁴⁰⁵ Bierbaum, *Mit der Kraft Automobilia*, S.4

⁴⁰⁶ ebda, S. 4

⁴⁰⁷ Bierbaum, *Mit dem Automobil nach Weimar*, S.269 In: Eine empfindsame Reise im Automobil

⁴⁰⁸ Bierbaum, *Philister kontra Automobil*, 292f In: Eine empfindsame Reise im Automobil vgl. Wolf, *Eisenbahn und Autowahn*

⁴⁰⁹ Bierbaum, *Mit der Kraft Automobilia*, S.29

Moloch auf Pneumatiks erblickt, der Kilometer in sich verschlingt, um sie als Wolken benzingeschwängerten Staubes von sich zu geben; die ihr es als Maschine begreift, die den Wahnsinn up to date verkörpert: den Rasewahn- ihr kennt es nicht. Und ihr, die es zu alledem mißbraucht, ihr verkennt seine Bedeutung auf ruchlos törichte Art. Der Sinn des Automobils ist nicht, die Schnelligkeit der Eisenbahn zu übertrumpfen, ist nicht Rekord, ist nicht Sport.⁴¹⁰

Auch zitiert er Goethes Aussage zu Karoline Herder, da sie seine Absichten verdeutlicht: *„Man reist ja nicht, um anzukommen, sondern um zu reisen.“*⁴¹¹ Die Nutzung des Automobils um Geschwindigkeitsrekorde aufzustellen, bezeichnet er als „Kinderkrankheit des Automobilismus“.⁴¹² Interessanterweise dachte auch er, obwohl er dies in seinem Unmut über die zu schnell fahrenden Autofahrer äußerte, bereits an den Bau von Straßen, ähnlich den heutigen Autobahnen. *„...man solle ihnen aufgeben, für ihren sonst gemeingefährlichen Sport eigene Straßen zu bauen, die rechts und links mit drei Meter hohen, dichten Planken umgeben sein müßten, damit der Mitwelt der Anblick eines so abscheulichen Missbrauchs einer wundervollen Sache erspart bleibe.“*⁴¹³ Auch Pidoll und Jung stellten ähnliche Überlegungen an.

Mit der Wahl eines leichten, roten 8-PS starken, einzylindrigen Adlerwagens⁴¹⁴ für seine Reise wollte er widerlegen, dass das Automobil ausschließlich *„eine Luxusangelegenheit der höheren Steuerklassen“*⁴¹⁵ wäre, da dieser ebenso Sicherheit bieten würde und es keinen „Rasewagen“ bedarf um die Fahrt zu genießen. Auch die Fachzeitschrift „Der Chauffeur“, betonte wiederholt die Wichtigkeit dieser leichten, kleinen Wagen, die zumeist unterschätzt würden und vor allem für Landärzte und Geschäftsreisende zu einem bedeutenden und finanziell rentablen Verkehrsmittel geworden seien.⁴¹⁶ Dass selbst die leichten Wagen zu dieser Zeit aber noch sehr teuer waren, zeigt sich auch darin, dass sich Bierbaum mit seinen Einkünften als Dichter einen solchen Wagen nicht leisten konnte. Im Vorwort seiner Reiseaufzeichnungen bedankt er sich beim Verlag Scherl G.m.b.H., der ihm dieses Auto für die Dauer der Reise zur Verfügung stellte.⁴¹⁷ Obwohl er schnell dahin rasende Autofahrer verurteilt, anerkennt er die Bedeutung des

⁴¹⁰ ebda, S.12f

⁴¹¹ ebda, S.13

⁴¹² ebda, *Mit der Kraft Automobilia*, S.15

⁴¹³ ebda, S.16

⁴¹⁴ ebda, S. 25

⁴¹⁵ ebda, S.4

⁴¹⁶ Der Chauffeur, 1906, Nr.4, I.Jg., S.1

⁴¹⁷ ebda, S.21

Automobilsports für die Entwicklungen in der Motorwagenindustrie.⁴¹⁸ An die Autofahrer appelliert er aber rücksichtsvoll zu fahren: *„Ich will die Sache doch erzählen, weil sie beweist, wie nötig ist, daß auch Automobilisten Rücksicht beweisen“*⁴¹⁹ und schildert, dass sie stehen blieben, um eine Kutsche passieren zu lassen, die, wie sie anschließend hörten, drei schwerkranke Menschen beförderte.

Während seiner Reise begegnete er den unterschiedlichsten Formen des Protests. So schreibt er über das Scheuwerden der Pferde und die Antipathie der Kutscher gegen das Auto,⁴²⁰ über schadenfrohe Menschen, wenn sie Reparaturen hatten, und dessen fielen einige an, Kinder, die dem Auto naheilten, es umringten und auf den Wagen aufsprangen. Wiederholt waren die Menschen nicht nur erstaunt und wohl gesonnen, so dass Bierbaum schreibt, er wäre in seinem Leben noch nie so viel verflucht worden, wie während seiner Automobilreise im Jahr 1902. Nebst Beschimpfungen veranlasste das Auto die Passanten zu Fäusteschütteln, Zungeherausstrecken, Hinterfrontzeigen und Ähnlichem mehr.⁴²¹ Schließlich besorgten sie sich zwei Reitpeitschen, um, wie er schreibt, den Hunden Respekt einflößen zu können und diese davor zu bewahren, dass sie unter die Räder kämen.⁴²² In Neapel machte er Gebrauch davon, um zudringliche Straßenjungen, die auf den Wagen aufspringen wollten, zu vertreiben. Diese bewarfen die Autofahrer daraufhin mit verrottetem Gemüse.⁴²³ Dies passierte ihnen während ihrer Reise noch häufiger, und Bierbaum schreibt in seinen Berichten ironisch: *„Die Straße ist aber nicht bloß reich an Löchern, sondern auch an Unrat. Vorzügliche Gemüsereste in etwas angegangerem Zustande garnieren sie aufs verschwenderischste, und die Straßenjugend findet ihr Vergnügen daran, diese Gegenstände, wenn sie noch etwas Konsistenz haben, ballistisch zu verwerten. Was wäre aber eine bessere Zielscheibe für alte Kohl- und Salatköpfe als ein Automobil?“*⁴²⁴

Eher ungehalten äußert er sich über die willkürlichen Fahrverbote in den Kantonen der Schweiz, in denen der Großteil der Bevölkerung dem Automobil gegenüber sehr negativ eingestellt war.⁴²⁵ Über seinen Aufenthalt in Österreich berichtet er, dass er es als ein sehr gemütliches Land schätzt, das dem Auto aber nur sehr schlechte

⁴¹⁸ Bierbaum, *Eine empfindsame Reise im Automobil*, S. 8f

⁴¹⁹ ebda, S.158

⁴²⁰ vgl. ebda, S.30f

⁴²¹ Bierbaum, *Philister contra Automobil*, S.285f

⁴²² ebda, S.66

⁴²³ Bierbaum, S. 131ff

⁴²⁴ ebda, S.220

Straßen bieten würde. Nebst verwunderten und vor Erstaunen versteinerten Bauern auf ihren Feldern sowie der niederösterreichischen Landjugend, die sich besonders für den Adlerwagen interessierte (siehe Abbildung 27), schreibt er über einige automobilfeindliche Vorfälle. Verärgert war Bierbaum zum Beispiel über einen Portier in Salzburg im Hotel zum „Goldenen Schiff“, der keine Automobilisten aufnehmen wollte und sie weiter verwies. Auf Grund seines Beharrens konnten sie letztendlich aber doch seinen Wunsch, gegenüber des Residenzbrunnens zu logieren, erfüllen.⁴²⁶ Den Straßenzustand Niederösterreichs beschrieb er als „*infam schlecht*“⁴²⁷ und bei seiner Ankunft in Floridsdorf im April 1902 fühlte er sich sichtlich unbehaglich.⁴²⁸

Als wir in Floridsdorf einfuhren, das eigentlich schon eine Vorstadt Wiens ist, war es schon dunkel. Das machte uns kein Vergnügen, denn bei Dunkelheit kommt der Laufwagenreisende nicht gern in einer Stadt an, weil es gar kein Amusement bereitet, sich durch so und soviel Vorstadtstraßen durchzufragen. Denn der Pöbel, der in den Vorstädten der Metropole gedeiht, gehört nicht zu den holdesten Blüten am Baume der Menschheit. [...] Muß man aber, wie wir in Floridsdorf, mitten unter ihnen halt machen, weil das Benzin zu Ende gegangen ist, so lässt sich die Berührung schon deshalb nicht vermeiden, weil sie in Massen herbeiströmen und mit Begierde die Gelegenheit ergreifen, sich unangenehm zu machen. In erster Linie haben sie das Bestreben zu zeigen, wie so gar nicht sie sich imponieren lassen. „A Automobüll? Alsdann, - was bedeit' das? Gornix! Bei uns im Hof steht ans, wann wir nur fahren wollten!“ oder: „Sie! Ham's ka Göld nüt zum Eisenbahnfohrn?“ Nur ein Betrunkener produzierte etwas wie Witz, indem er rief: „Da sollte der Tierschutzverein a Wörtl dreinredn. Alsdann, was geschieht denn mit dene Gäul, wenn ma mit solche Zeugln fährt? Müssen alle geschlachtet werden! Und überhaupt: Was sauft denn nüt lieber den Spiritus, statt an Gestank daraus zu machen?“⁴²⁹

In Wien ließen sie das Automobil jedoch stehen, da Bierbaum meinte, hier müsse man mit dem Fiaker fahren, um sich einige Tage die Stadt anzusehen.

Viele positive Erfahrungen machten sie in Italien, wo man nicht nur das Auto hoch leben ließ, sondern auch ihren Chauffeur sehr bewunderte. So schreibt Bierbaum: „*Am meisten bewundern sie Riegel, unsern Führer. Ein Riese! Ein deutscher Riese! Und was er alles kann! Seht, der versteht's zu fahren! Er allein lenkt diesen Wagen und lässt ihn jetzt schnell, jetzt langsam fahren. Das will gelernt sein! Das ist mehr als Gras mähen!*“ Wissbegierig versammelten sich bei jedem Aufenthalt viele

⁴²⁵ vgl. Merki, *Der holprige Siegeszug des Automobils*

⁴²⁶ ebda, S.60f

⁴²⁷ ebda, S.50

⁴²⁸ ebda, S.49f

Italiener um ihren Chauffeur, halfen bei den Reparaturen und wollten in den Mechanismus eingeweiht werden. Leider sprach Riegel kein Italienisch, merkte Bierbaum amüsiert an und war vielleicht auch deshalb eher misstrauisch.⁴³⁰ Auf ihrem Weg in das steil gelegene Dörfchen San Gimignano, wo bereits der Wagen des Herzogs nach rückwärts ins Rollen gekommen war und ein Unglück nur dadurch verhindert worden war, dass die Menschen sich dem Auto entgegenstemmten, kam auch Bierbaums Wagen zum Stehen. Wie dies bei den ersten Automobilen öfters vorkam, musste es nun bei starker Steigung mit vorgespannten Ochsen hinaufgezogen werden.⁴³¹

Die Ästhetik der Autos kritisierte Bierbaum als noch im Anfangsstadium. Seine Schönheit leide augenblicklich noch daran, dass seine Konstrukteure noch nicht völlig das Pferd vergessen hätten und so sei das Auto optisch eine Kutsche ohne Zugtiere, die dringend einer künstlerischen Umgestaltung zu einem schönen eigenständigen, praktischen und bequemen Reisewagen bedürfe.⁴³² Die Auswirkung des Autofahrens auf den Gesundheitszustand empfindet er durch das massageartige Vibrieren, die frische Luft, die passive Bewegung sowie ein Gefühl der Freiheit und der Entlastung des Gemüts als äußerst positiv und nennt es sogar heilsam.⁴³³ Natürlich erwähnt er auch die Staubentwicklung, der sie mit Schutzbrillen und Staubmänteln begegneten und die selbst neben den ihnen begegneten Protestaktionen das gesteigerte Lebensgefühl und „die Wollust dieses Dahinrollens“ nicht trüben könnte. Er schließt seine Schilderungen mit der Anmerkung: *„Wem ich gut bin, dem wünsch ich diesen Genuß, dieses Glück.“*

In einem Gespräch über das Automobil zeigt sich Bierbaum sehr fortschrittsfreundlich und meint, man müsse mit der Zeit gehen, sich die neuen Erkenntnisse der Naturwissenschaft zunutze machen und die Kunst des Lebens auf diese neuen Grundlagen aufbauen. Ziel des Fortschrittes sei es, *„weniger geschunden [zu] werden“*⁴³⁴ und so strebe unsere Kultur danach, die Peitsche zu eliminieren und die Maschine zu benutzen. Den Grund für die Ablehnung des Automobils sieht Bierbaum weder in der Staubaufwirbelung, im Benzingeruch noch in einem Neid gegenüber dem relativ teuren Fahrzeug, sondern in der Fortschrittsfeindlichkeit der Bevölkerung. Er begründet dies damit, dass die

⁴²⁹ ebda, S.50f

⁴³⁰ ebda, S.111f

⁴³¹ ebda, S. 147f

⁴³² vgl. Bade, Das Auto erobert die Welt, S.117f; Bierbaum, S.278ff

⁴³³ ebda, S.36

Passanten auf seiner Reise auch zornig reagierten, wenn es keinen Staub gab, wenn der Wagen in weiter Ferne vorüberfuhr und weder Staub noch Gestank sie erreichen konnte und dass sich nicht nur Arme, sondern offensichtlich auch sehr wohlhabende Menschen über das Auto mokierten. Seine Schlussfolgerung ist, dass das Auto noch nicht zu einem Bestandteil des Lebens geworden ist und dass sich der Großteil der Menschen, er bezeichnet jene als Philister, aus ihrer alten Gewohnheit heraus, dem Fortschritt sperrt. Erst wenn das Automobil ein Bestandteil ihres Lebens geworden ist, werden sie es nicht begreifen können, dass sich jemand dagegen gewehrt hat und sich aber unwissentlich bereits gegen weiteren Fortschritt sperren, erklärt er.⁴³⁵ Bierbaum sieht die Notwendigkeit Altes mit Neuem zu verbinden, das fortschrittliche Automobil zum altmodischen Reisen zu verwenden, um den Anschluss an alte Kultur zu finden. Das Reisen im Automobil bezeichnet er nicht nur als eine körperliche Wohltat, sondern als Bereicherung an dauernden Lebenswerten.⁴³⁶

7. Schlusswort:

Dem als deutsche Erfindung reklamierten Automobil wurde in Österreich mit Kritik und Skepsis begegnet, während es in Frankreich, anders als in Deutschland und in der durch intensive Auseinandersetzungen geprägten Schweiz, durch die großteils fortschrittsbegeisterte, sportliche Öffentlichkeit zu einer schnelleren Verbreitung kam. Auch Großbritannien galt durch seine Gesetzgebung zu Beginn der Motorisierung als ein automobilfeindliches Land, das aber durch hervorragende Straßenzustände und Aufklärungsarbeit eine Pazifizierung der Straßenverhältnisse und einen raschen Ausbau des Verkehrs erreichen konnte.

Als die ersten Automobile auf den Straßen Österreichs fuhren, riefen sie Neugierde, Staunen und Begeisterung hervor, erzeugten jedoch auch Schrecken, Gefahr und Ablehnung. So wird das Kraftfahrzeug von der nicht motorisierten Bevölkerung in seinen Anfangsjahren als Ungeheuer, Staub- und Lärmerzeuger, Stinkkarren, als Gesundheitsgefährdung und vor allem als Gefahr empfunden. Andererseits wird es

⁴³⁴ Bierbaum, *Ein Gespräch über das Automobil*, S.318f

⁴³⁵ ebda, S. 285-294

⁴³⁶ vgl. Bierbaum, *Philister contra Automobil*

aber auch als Prestigeobjekt und von den Fahrern selbst als sportliches, Freiheit verleihendes, individuelles Fortbewegungsmittel mit vielen Vorzügen bedacht.

Als das Automobil als kurioser Einzelfall auftrat, kam es kaum zu Protesten, was sich mit dessen häufigerem Erscheinen rasch änderte. Schließlich hatte der Verkehr mit den Automobilen negative Auswirkungen auf die Bevölkerung. Durch die zunehmende Zahl einiger weniger reicher Autofahrer wurde der Großteil der Bevölkerung in mehrfacher Hinsicht eingeschränkt und manche von ihnen hatten mit wirtschaftlichen Existenzängsten bis zu finanziellen Verlusten zu kämpfen. Da sich die Automobilisten in den bisherigen Straßenverkehr einzufügen versuchten, erforderte dies eine Anpassung der Bevölkerung. Diese wurde somit aber nicht nur aus ihrer gewohnten Umgebung vertrieben, musste nun auf die Automobile Acht geben, durfte ihre Kinder nicht mehr gemeinschaftlich auf der Straße spielen lassen und hatte die Haustiere einzusperren, sondern es kamen eine zusätzliche Staub- und Lärmbelastung, Unfälle und der Tod niedergeführter Tiere hinzu, die oftmals einen erheblichen finanziellen Wert für deren Besitzer bedeutet hatten. Ferner bangte bei dem Aufkommen der ersten Autos so manche Berufsgruppe, wie zum Beispiel der Schmied, der Wagenbauer oder der Kutscher um ihre Existenz. Auch gab es den einen oder anderen Neider, denn um ein solches Gefährt erstehen zu können, wären viele Jahreslöhne einer Familie nötig gewesen und so war es nur für sehr, sehr reiche Menschen erschwinglich. Eine unklare Rechtslage, unzureichende Gesetze als auch ein teilweise fehlendes Verständnis einiger Autofahrer, welche die Gefahr des Schnellfahrens unterschätzten und das Niederfahren von Tieren als Kavaliersdelikt betrachteten, führte neben den zuvor genannten Problemen zu einer negativen Einstellung gegenüber dem Automobil und gelegentlich zu gewaltsamen Protestaktionen: Beschimpfungen, Steinewerfen, Provokationen wie ständiges Hin- und Herlaufen vor dem Gefährt sowie das Legen von Glasscherben und Nägeln auf häufig frequentierten Straßen wiederholten sich. Der Großteil der Bevölkerung reagierte jedoch friedlich und mit Aufgeschlossenheit und Neugierde auf die Motorisierung. Auch viele anfängliche Existenzängste konnten bald zerstreut werden, da die Automobilindustrie Zulieferer von Holzkarosserien, Lederverdecken, etc. benötigte und neue Arbeitsplätze auch im Dienstleistungsbereich durch Werkstätten, Fahrschulen, Tankstellen und Chauffeure schaffte. Mit zunehmender Integration des neuen Verkehrsmittels in den Straßenverkehr, mit Straßenteerungen, der Kodifizierung des Automobilrechts und der allmählichen Internalisierung autogerechten Verhaltens wurden die unangenehmen

Begleiterscheinungen der Motorisierung vermindert und es kam zu einer wachsenden Akzeptanz in der Bevölkerung. Da es aber auf Grund der hohen Anschaffungskosten nicht jedem zur Verfügung stand, war das Auto weiterhin Prestigeobjekt und wurde als solches einerseits von Käufern erstanden, andererseits als Vergegenständlichung des Klassenprivilegs kritisiert.

Anhang:


DAS MAHL DER ZUKUNFT.

(Somatose — künstliches Eiweiß.)

Salbenduftend und bekränzt schritt der Römer durch den Saal, Würzte mit der Feter Tönen, mit Gesang und Tanz das Mahl, Sokrates' und Plato's Lehren waren Tischgespräche weislich, Denn bei heiteren Symposien glänzte gern der alt'iche Geist.

Odin selbst in Wollhall speiste mit den tapfer'n Helden sein, Darum tafeln wie bis heute gern mit Freunden im Verein, Aber diesem alten Brauch droht ein plötzlich Ende nun, Denn in Zukunft ward beschlossen sich des Essens abzu thun.

Keine Zeit mehr wird man finden für des Mahles Dörse Und die Nahrung die beforget künftig nur mehr die Chemie, Heute, wo die Frau studieret oder stüßig Nadel hampt, Der Gelehrte in Netorten um're Mahlszeiten zerhampt.

Davon wird im Gehen, Stehen, eine Pille schnell verzehret, Die uns nicht gleich Beaten, Ruckern, auch den Magen noch beschwert, Solche chemisch trock'ne Mahlzeit als ein Pillen-Präparat, Sie erspart uns wohl! im Sommer Karls- und Marienbad.

Sie erspart Verdruß und Kummer dem geplagten Ehemann, Welcher seines Weibchens Kochkunst, Gott sei Dank, dann müssen kann, Sie erspart uns Jours und Tausen und natürlich Zeit und Geld: Aber ach! Des Herdes Flamme — diese traute Flamme fehlt. —

Herausgeber und verantwortlicher Redakteur: Ed. Herdlicka (Edo-odor Taube).
Chemigraphie von Angerer & Gössel, Wien. — Expreß: 1. Wollzeile 21 (Veranstaltung der „Deutschen Zeitung“).

Druck von Johann N. Bernay in Wien, IX. Mariannengasse 17.

Abbildung 1



Abbildung 2

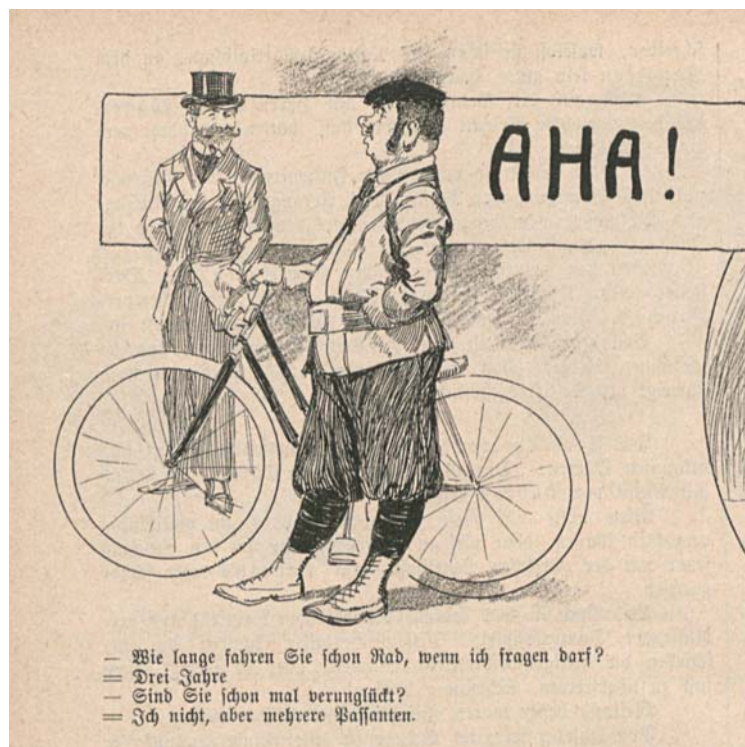
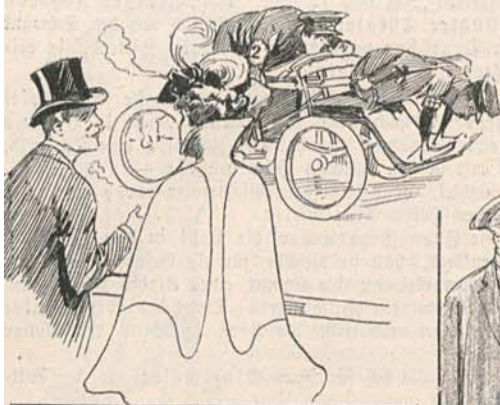


Abbildung 3

VOM AUTOMOBIL WEITFAHREN

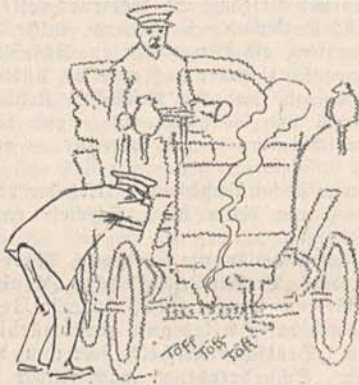


— Ueber den Lärm und den schlechten Barium der Automobile kann man schimpfen, aber anzusehen ist's herrlich! Nicht?



A.: Da is g'wiss die Generalversammlung der Fenster- und
Hedspurger.
B.: Aber na. Von die Tramwaykontrollor!
C.: Aha, von der Streden Fiehung-Benzin!

Klub-Typen.

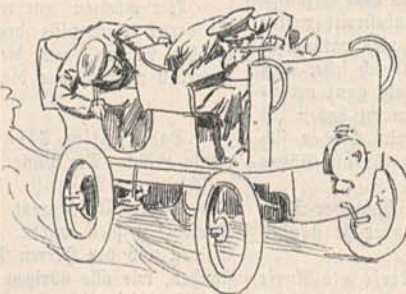


Vor dem Start.

Die Kaffeemühl' glittet ein bißchen.



— Mi jagert, die Schnellleber, is ihna der Benzin in' Kopf g'liegen?



(Ein „Tri“ fauert mit lautem Gewehrgematter vorüber.)
— Warand Anna, mir scheint i bin 'troffen!

— Ah, der is gar aus'n Ringelspiel vom Kalafati aus'kommen.



Die Starter für schwere und leichte Automobile.

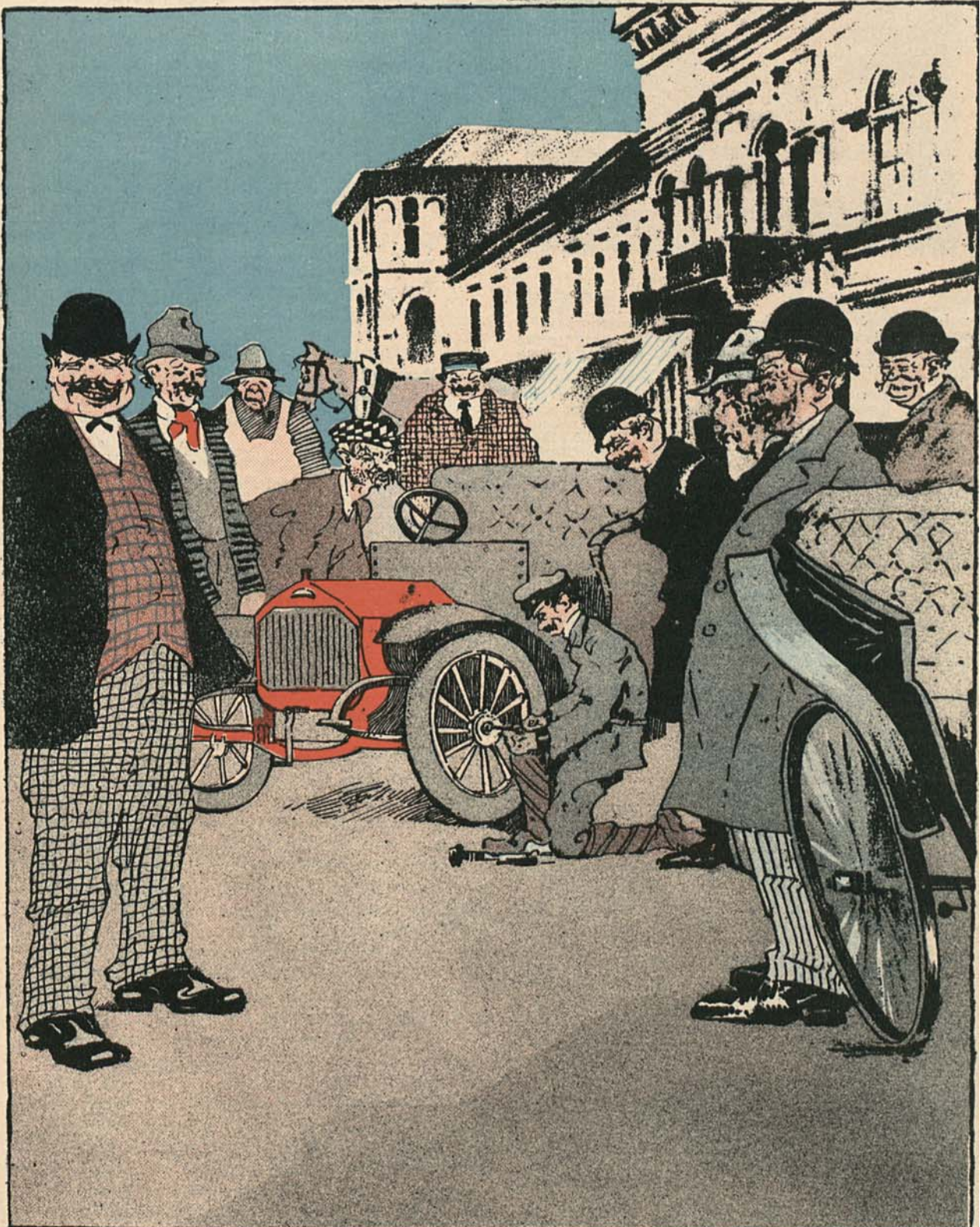
— Warum die lange Pause?
— Es hat Einer g'schwind in die Leopoldstadt zu an' Greißler um an' Benzin laufen müssen.

— Nein, dds Automobil geht aber langsam.
— Ich bitte Sie, das hat ja 6 Pferdekkräfte.
— Ja, aber „komfortable“!

Abbildung 4

In Erinnerung an Schopenhauer.

Gezeichnet von Carlo Mijic.



Auch auf der Landstraße erwelkt es sich immer wieder, daß die einzig wahre Freude doch die Schadenfreude bleibt.

Abbildung 5

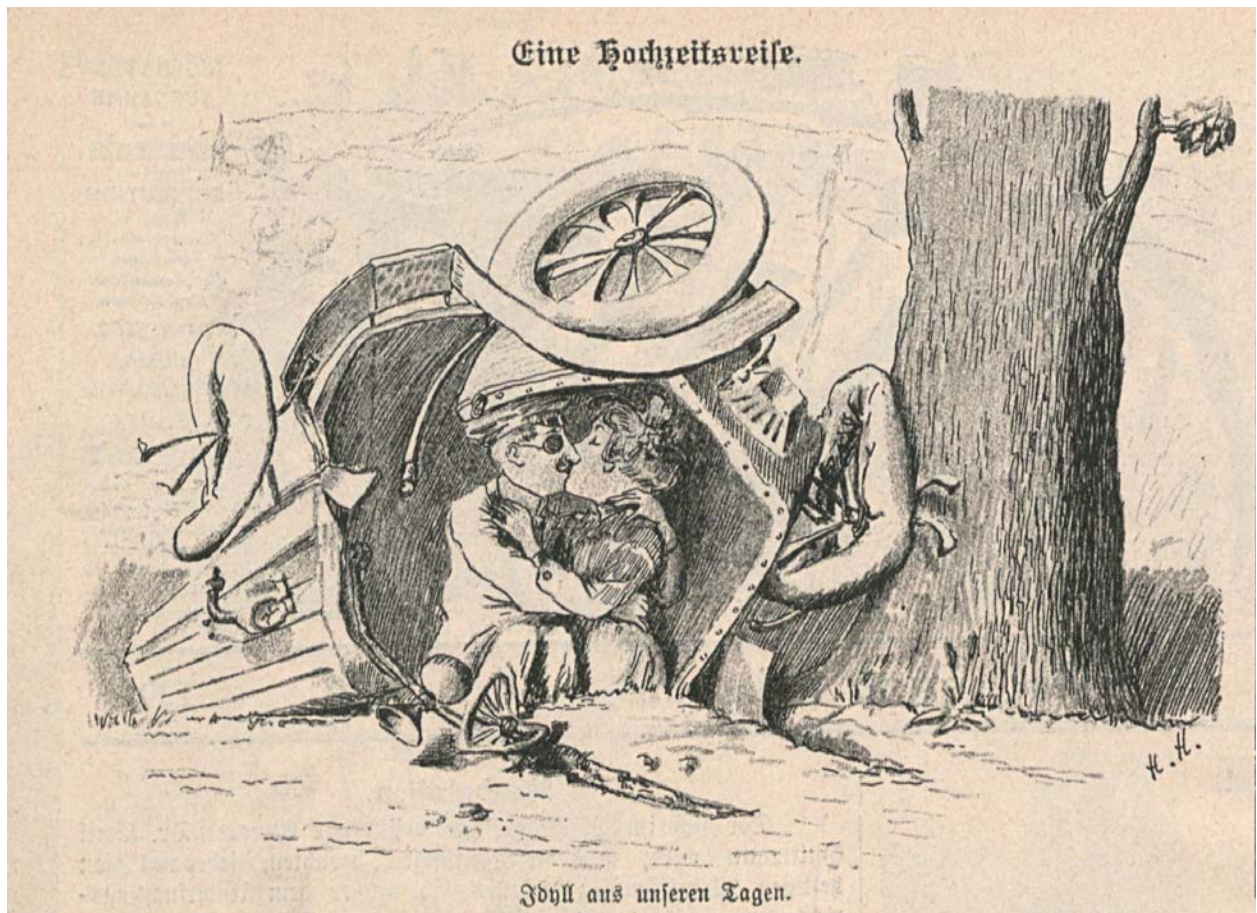


Abbildung 6

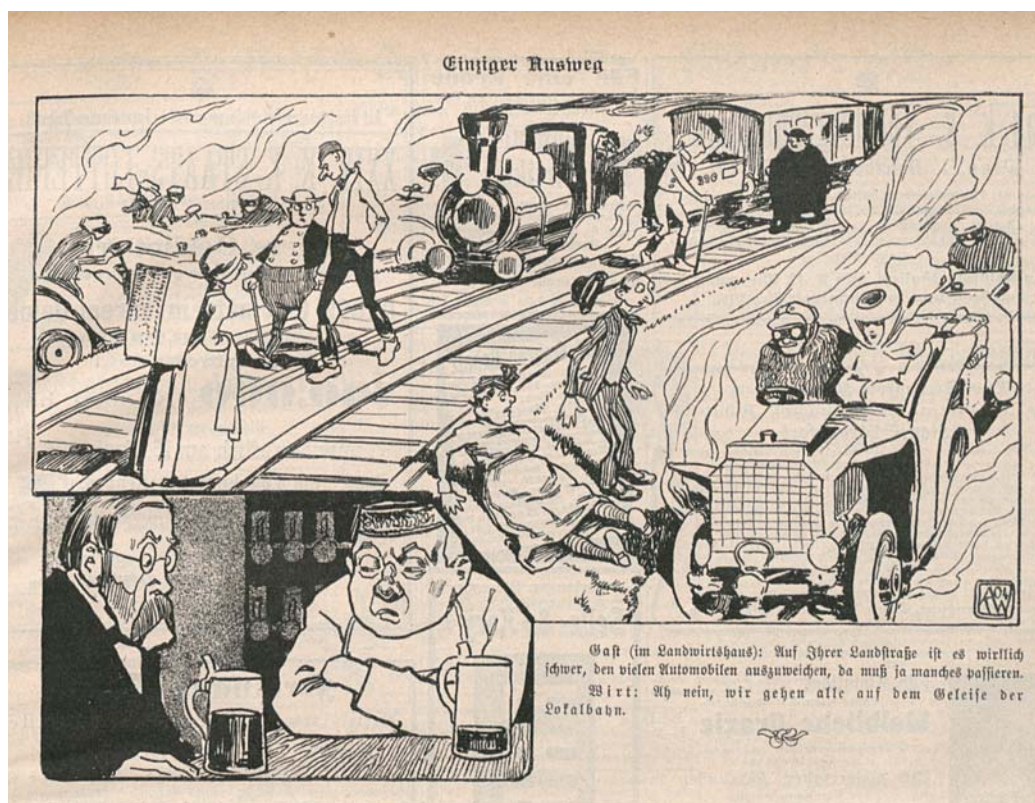


Abbildung 7

Philosophen.



Abbildung 8



Abbildung 9



Abbildung 10

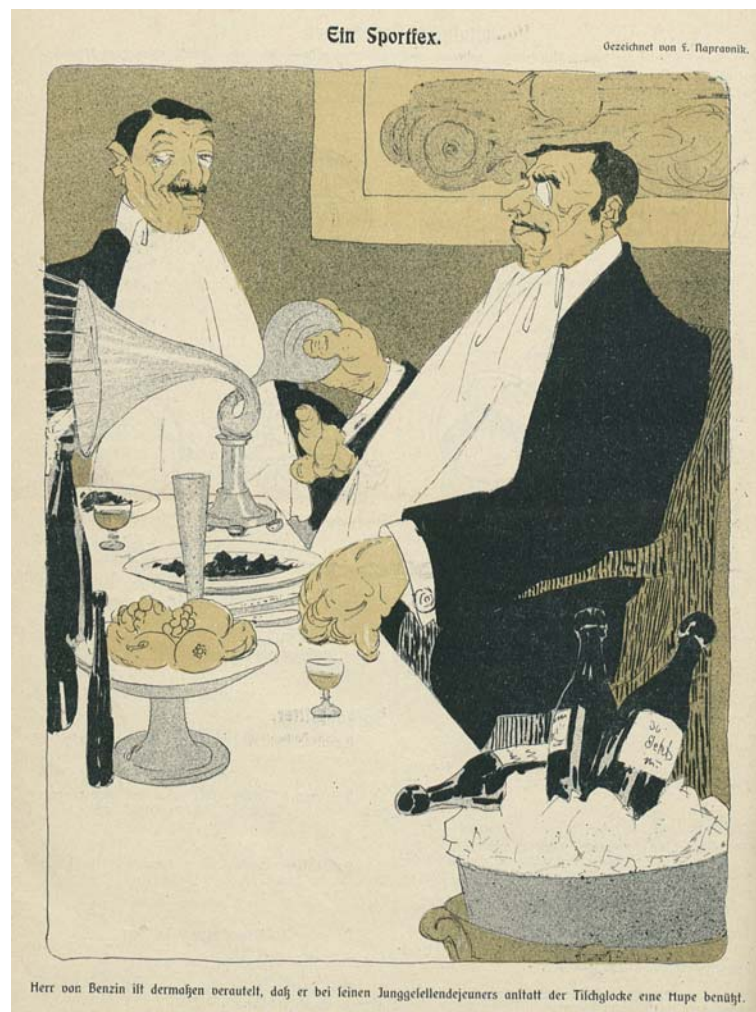


Abbildung 11

Wunderbare Errettung eines Wüsten-Automobilisten oder Die Macht des Benzingestanks.



Die Königin des Verkehrs.
Was leret die moderne Zeit?
Das Aut'mobil!
Was wird bewundert weit und breit?
Das Aut'mobil!
Was fliegt an einem Baum oft an?
Das Aut'mobil!
Was wirft dich in den Graben dann?
Das Aut'mobil!

Was saust vorüber auf der Strass?
Das Aut'mobil!
Was sinkt dabei als wie ein Aas?
Das Aut'mobil!
Was spricht dich an mit Rot recht fein?
Das Aut'mobil!
Was drückt dir dann den Wagen ein?
Das Aut'mobil!

Herz und Hand

bietet reicher Sportsmann jener Dame,
deren Schönheit selbst durch die Autler-
maske keinen Abbruch erleidet. Beglücken-
der Antrag erwünscht unter „Rhöbus“
an die Exped. d. Bl.

Moderne Variante.

Schon ist ein Zylinderhut,
Wenn man ihn besitzen tut;
Und von ganz besond'rer Güte
Sind wohl zwei Zylinderhüte;
Aber all dies überragen
Gut ein Pierzylinderwagen.

Aus einer Ansichtskarten-Sammlung.

Geliebte Lotte!
Von meiner Auto-Tour sendet Dir
die benzinnigsten Grüße Dein
Edi.

Analogie.

Weißt, wieso der Auerhahn
Ähnlich ist der Eisenbahn?
Wenn balzend er sein Weibchen rief,
So dient der Ruf als Lokomotiv.

Abbildung 12

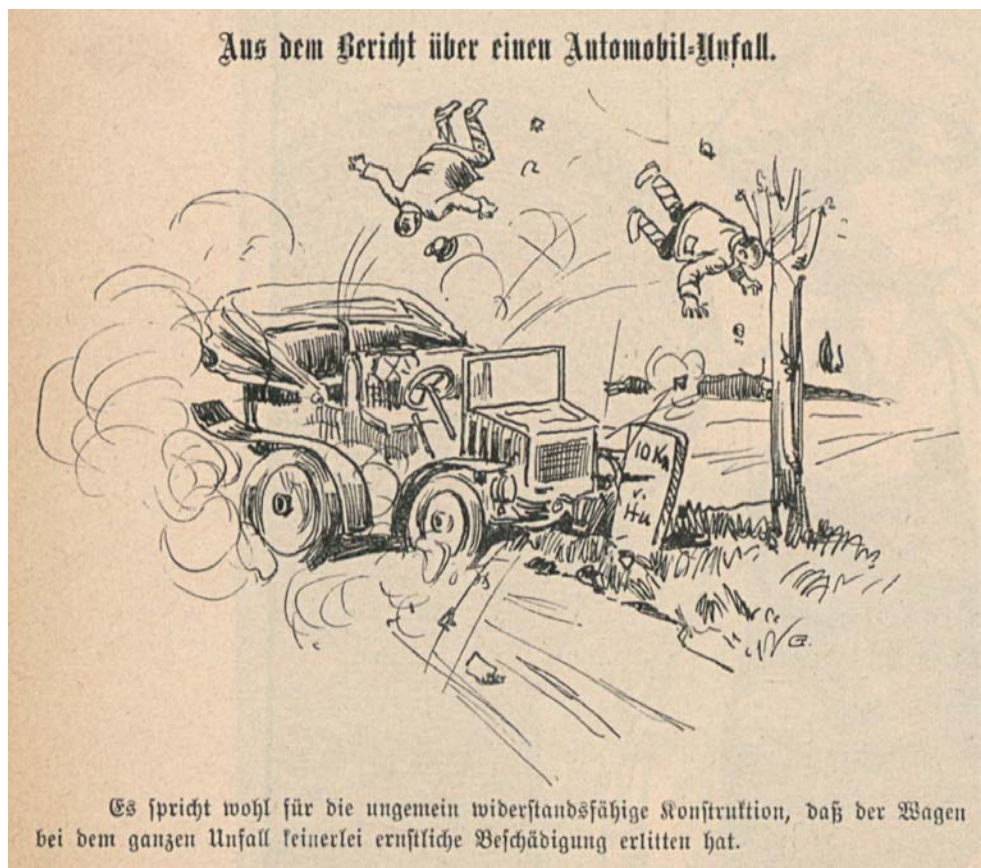


Abbildung 13



Abbildung 14

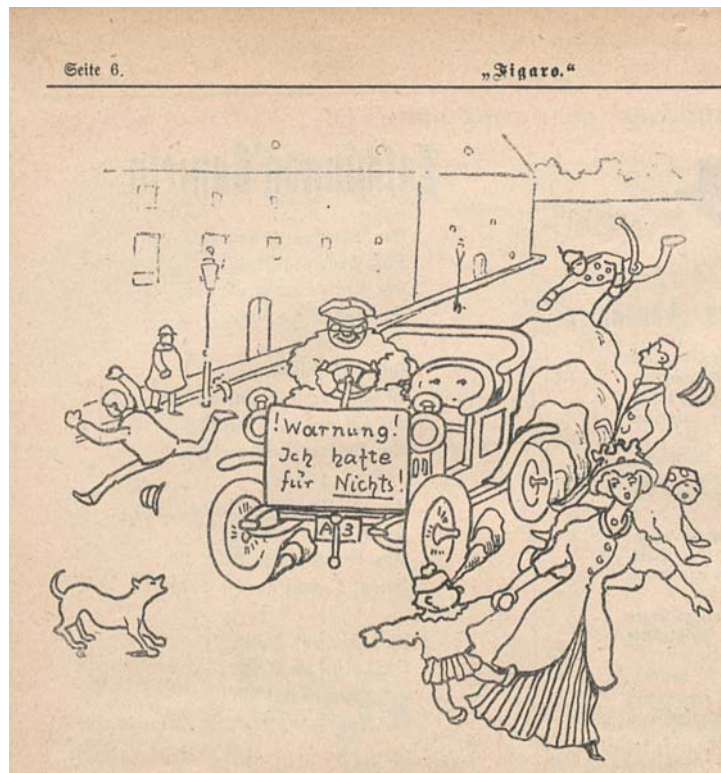


Abbildung 15

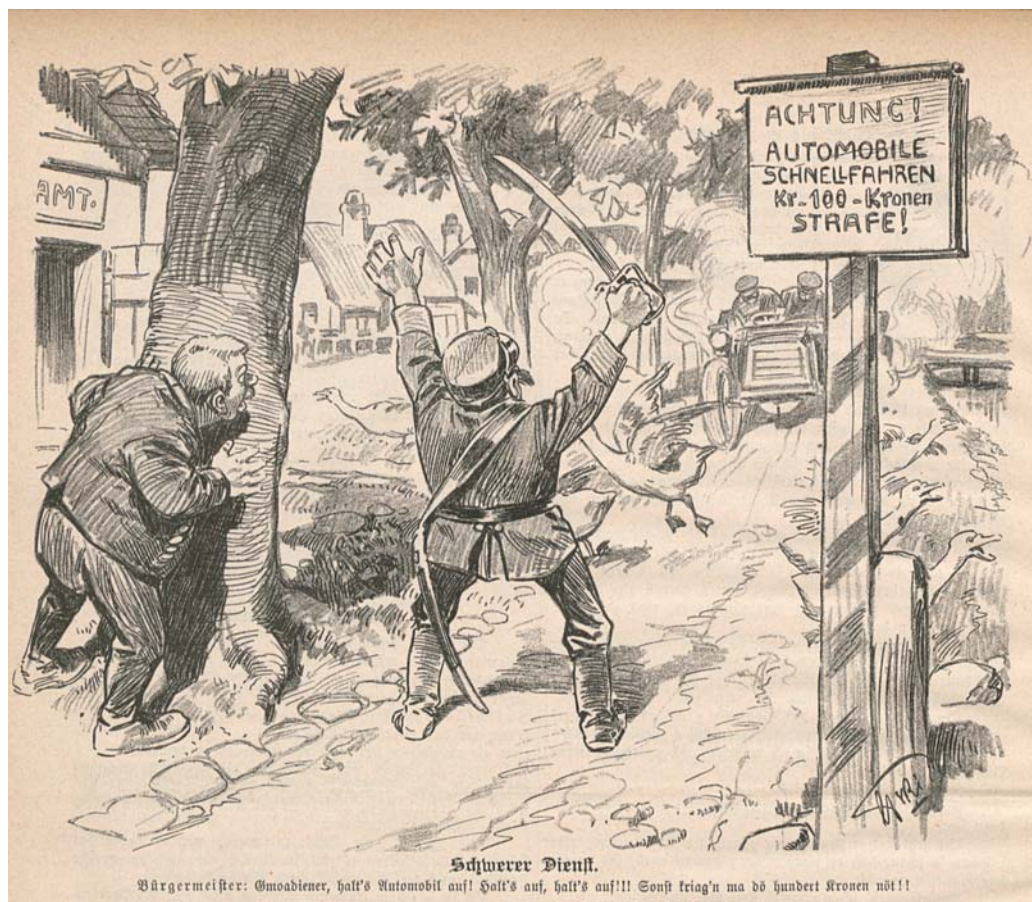


Abbildung 16



Abbildung 17



Abbildung 18

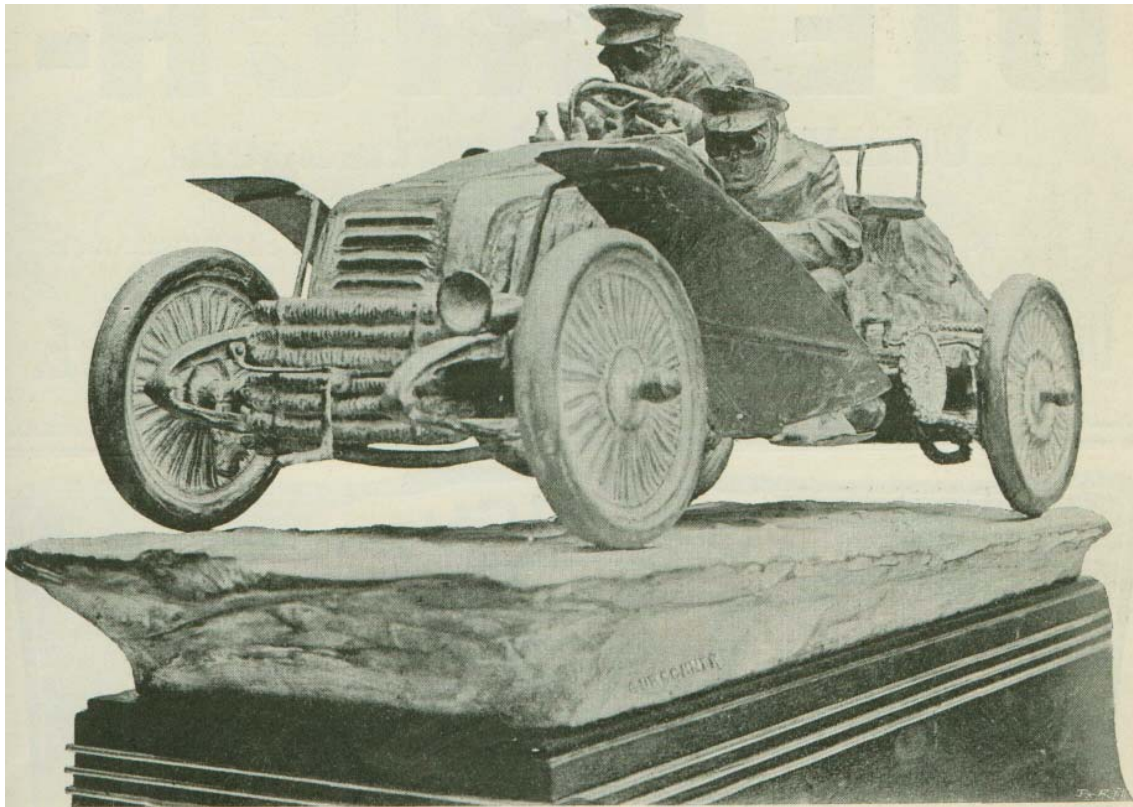


Abbildung 19

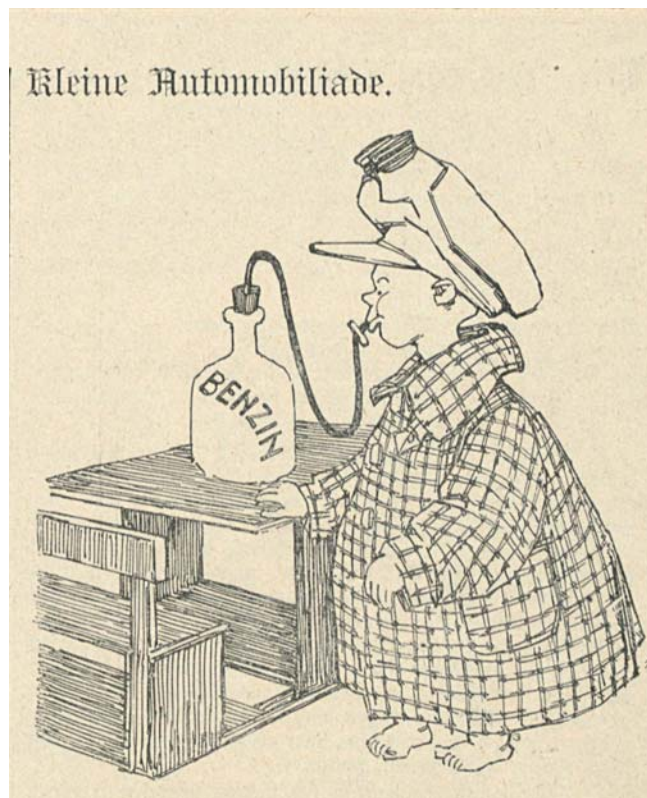


Abbildung 20

Abbildung 21

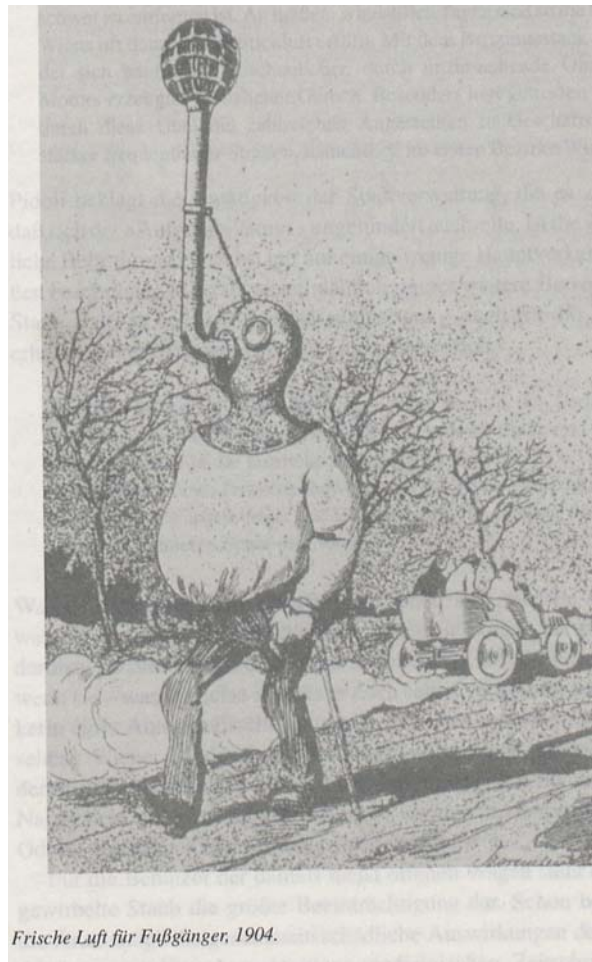


Abbildung 22



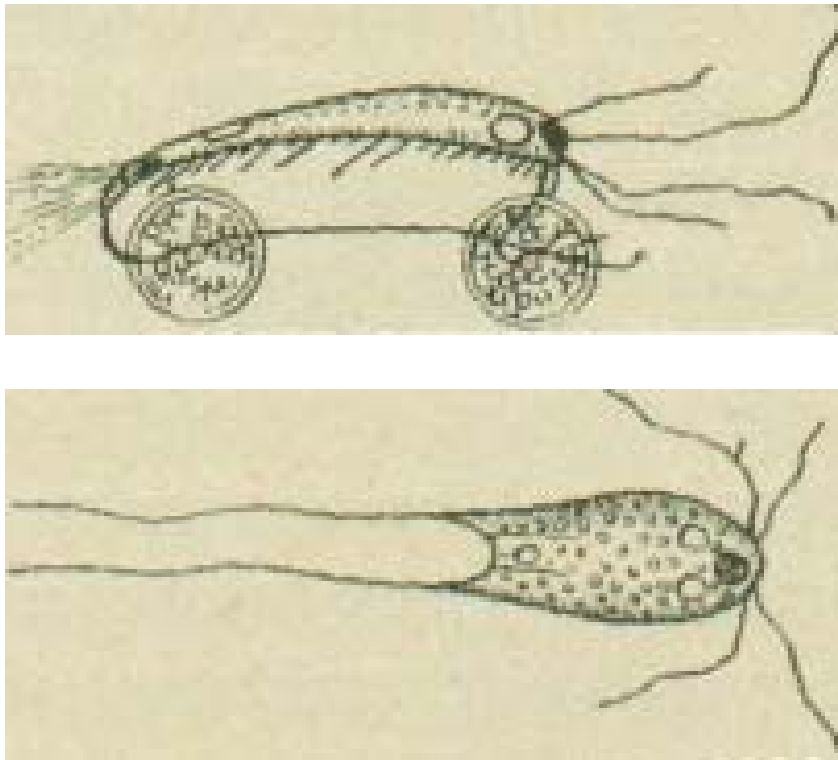


Abbildung 23



Abbildung 24



Abbildung 25



Abbildung 26



Abbildung 27

Literaturangaben, Quellen- und Bildnachweis:

Wolfgang ADLWARTH, *Formen und Bestimmungsgründe prestigegeleiteten Konsumverhaltens*, Eine verhaltenstheoretisch-empirische Analyse. (München/Florenz 1983)

AUER, *Alt-Wiener Wagenbauer und ihre Fahrzeuge*. Oldtimer 1800-1918. Katalog der 15. Sonderausstellung des Heimatmuseums Alsergrund (Wien 1967)

Wilfrid BADE, *Das Auto erobert die Welt*. Biographie des Kraftwagens (Berlin 1938)

Kurt BAUER (Hg.), *Faszination des Fahrens*. Unterwegs mit Fahrrad, Motorrad und Automobil. (Wien-Köln-Weimar 2003)

Klaus BEITL (Hg.), *Probleme der Gegenwartsvolkskunde*. (Wien 1985)

Jörg Jochen BERNS, *Die Herkunft des Automobils aus Himmelstrionfo und Höllenmaschine* (Berlin 1996) – 54. Band der Reihe: Kleine kulturwissenschaftliche Bibliothek

Karl BLAU, *Das Automobil*. Eine Einführung in Bau und Betrieb des modernen Kraftwagens (Leipzig 1907)

Attilio BRILLI, *Das rasende Leben*. Die Anfänge des Reisens mit dem Automobil. (Berlin 1999)

Attilio BRILLI, *Als Reisen eine Kunst war*. Vom Beginn des modernen Tourismus: Die Grand Tour. (Berlin 1997)

Ursula BÜRBAUMER, *Abenteuer Automobil: Die ‚Wagenpartien‘ der ersten Autofahrer Österreichs*. In: Autos – Fahrer – Konstrukteure. (Wien 2000) 147 – 160.

Ursula BÜRBAUMER, *Das Erste Auto der Welt?* (Wien 1998)

Ursula BÜRBAUMER, *Die Anfänge des Auftretens des mobilen Verbrennungsmotors auf Österreichs Straßen und deren Reflexion im zeitgenössischen Schrifttum* (Dipl.Arb. Wien 1996)

Ursula BÜRBAUMER, *Siegfried Marcus – Ein Porträt nach historischen Quellen*. In: Autos – Fahrer – Konstrukteure. (Wien 2000) 17-39

Michel CORDAY, *Automobilgeschichten*. (Leipzig o.J.)

Felix CZEIKE, *Historisches Lexikon Wien*. (Wien 1994) Band I.

Emil ERTL, *Geschichten aus meiner Jugend* (Wien 1948)

Erik ECKERMANN, *Vom Dampfwagen zum Auto. Motorisierung des Verkehrs* (Hamburg 1981)

Alois ENIGL, *Wir waren richtig ausgeschunden*. In: *Faszination des Fahrens* (Wien – Köln-Weimar 2003) 53-56

Adolf Schmal-Filius, *Ohne Chauffeur – Handbuch für Automobilisten und Motorradfahrer*. (Berlin 1913)

Fremdenverkehrsstelle der Stadt Wien (Hg.), *Nach Wien- im Auto!* (Wien 1935)

Richard von FRANKENBERG, Marco Matteucci, *Geschichte des Automobils* (Stuttgart 1976)

Uwe FRAUNHOLZ, *Motorphobia*. Anti-automobiler Protest in Kaiserreich und Weimarer Republik (Göttingen 2002)

Fremdenverkehrsstelle der Stadt Wien (Hg.), *Nach Wien – im Auto!* (Wien 1935)

Helmuth GRÖSSING (Hg), *Autos-Fahrer-Konstrukteure, Automobilismus im Aufbruch* (Wien 2000)

Helmuth GRÖSSING, *Geschichte und Mythos: Ein Thema zum Thema*. In: Autos – Fahrer – Konstrukteure. (Wien 2000) 1-15

Georg HANEL, *Eisenbahn und Automobil in Österreich*. (Wien 1932)

Horst HARDENBERG, *Siegfried Marcus : Mythos und Wirklichkeit* (Bielefeld 2000)

Horst HARDENBERG, *Zur Geschichte von Marcus' Motorpatenten*. In: Autos – Fahrer – Konstrukteure. (Wien 2000) 57-71

Wolfgang HÄUSLER, *Geld: 800 Jahre Münzstätte Wien*; eine Ausstellung des Kunsthistorischen Museums Wien, des Kunstforums Bank Austria und der Münze Österreichs (Wien 1994)

Fred HENNINGS, *Solange er lebt*. Aus dem Wien der Jahrhundertwende. (Wien/ München 1968)

Andreas HOCHMUTH, *Kommt Zeit, kommt Rad*. Eine Kulturgeschichte des Radfahrens (Wien 1991)

Hans-Jürgen HOHM (Hg.), *Straße und Straßenkultur*. Interdisziplinäre Beobachtungen eines öffentlichen Sozialraumes in der fortgeschrittenen Moderne. (Konstanz 1997)

Hans HÖFER, *Das Erdöl und seine Verwandten*. Geschichte, physikalische und chemische Beschaffenheit, Vorkommen, Ursprung, Auffindung und Gewinnung des Erdöles. (Braunschweig 1906)

Eberhard HUNGERBÜHLER, Scheuthle, *Pioniere des Automobils* (Wien – Heidelberg 1982)

Jane Holtz KAY, *Asphalt Nation*. How the Automobile Took Over America, and How We Can Take It Back. (New York 1997)

Martin KRAMPEN, *Geschichte der Straßenverkehrszeichen*. (Tübingen 1988)

Bernd KREUZER, *Verkehr und Straße in Oberösterreich*. (März 1997)

Maxwell Gordon LAY, *Die Geschichte der Straße* (Frankfurt am Main/ New York 1994)

Brigitte LEHMANN, Die Entdeckung der Freiheit, In: Barbara PILZ, Red.,
Technisches Museum Wien, *Fahr!Rad – Von der Draisine zur Hightech-Maschine*.
(Wien 2002)

Hans-Erhard LESSING, Hg., *Fahrradkultur. Der Höhepunkt um 1900* (Hamburg 1982)

Julius LEUFEN, Eckhard MÖLLER, *Das Fahrrad. Entwicklung-Technik-Zukunft* (Kiel 1987)

Erika Mitscha – MÄRHEIM, *Mit der hereinbrechenden Neuzeit änderte sich viel*. In:
Faszination des Fahrens (Wien-Köln-Weimar 2003) 46-50

Christoph Maria MERKI, *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930*
(Wien/Köln/ Weimar 2002)

Kurt MÖSER, *Geschichte des Autos*. (Frankfurt 2002)

Heinz MÜLLER, ÖAMTC 1896-1996, *Eine Chronik des Kraftfahrwesens* (Wien 1996)

Peter MÜLLER, *Gestern, heute, morgen. Vom Arbeiter-Radfahrverband zum Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs* (Wien 1986)

Niederösterreichische Landesausstellung, *Magie der Industrie*. Leben und Arbeiten im Fabrikzeitalter (Wien 1989)

Harry NIEMANN, Karl Benz, Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach – Pioniere der Motorisierung. In: Autos – Fahrer – Konstrukteure. (Wien 2000) 71 – 88

Österreichischer Automobil-Club, *15. Semmering-Rennen für Automobile und Motorräder*. (Wien 1927)

Gustav OTRUBA, *Zur Geschichte des neuzeitlichen Verkehrswesens in Österreich vor den Eisenbahnen* (Linz 1988)

Peter PAYER, *Der Gestank von Wien*. Über Kanalgase, Totendünste und andere üble Geruchskulissen (Wien 1997)

Peter PAYER, Huppend, schnarrend, qualmend“. Zur Wahrnehmung und Kritik des Automobils um 1900. In: Christian RAPP, Technisches Museum Wien, *SPURWECHSEL*, Wien lernt Auto fahren. (Wien 2006)

Barbara PILZ, Red., Technisches Museum Wien, *Fahr!Rad – Von der Draisine zur Hightech-Maschine*. (Wien 2002)

Christian RAPP, Technisches Museum Wien, *SPURWECHSEL*, Wien lernt Auto fahren. (Wien 2006)

Rudolf M. REINOLD, *Die Entwicklungsgeschichte des Explosionsmotors für den Einsatz in automobilen Fahrzeugen im 19. Jh. sowie die Akzeptanz des Automobils in der Bevölkerung* (Dipl.Arb. Wien 1997)

Josef RIEDEL, Die Luft und das Grundwasser in hygienischer Beziehung. In: *Mittheilungen der Österreichischen Gesellschaft für Gesundheitspflege*. Bd.2 (Wien 1883)

Brigitte RIGELE, *Sardellendragoner und Fliegenschütz*. Vom Pferde im Alltag der Stadt. (Wien 1995)

Martin SCHARFE, *Zur Volkskultur der Straße*, In: Klaus BEITL (Hg.), *Probleme der Gegenwartsvolkskunde*. (Wien 1985)

Roman SANDGRUBER, *Was kostet die Welt? Geld und Geldwert in der österreichischen Geschichte*. In: Wolfgang HÄUSLER, *Geld: 800 Jahre Münzstätte Wien; eine Ausstellung des Kunsthistorischen Museums Wien, des Kunstforums Bank Austria und der Münze Österreichs* (Wien 1994) S. 181-193

Charles Lous Baudry de SAUNIER, *Praktische Rathschläge für Automobilisten*. (Wien/Pest/Leipzig 1902)

Gerhard SCHAUKAL, *Die Fahrten mit dem Marcus-Wagen 1988*, In: *Autos-Fahrer-Konstrukteure* (Wien 2000) 183-185

Gerhard SCHAUKAL, TMW, *Verkehr. Straßenfahrzeuge aus der Sammlung des Technischen Museums Wien* (Wien 2001)

Andrea SCHNÖLLER, Sigrid Maria STEININGER, *Luxus und Automobilismus. Die Anfänge von Autoindustrie und Autoverkehr in Österreich*. In: *Niederösterreichische Landesausstellung, Magie der Industrie. Leben und Arbeiten im Fabrikzeitalter* (Wien 1989) S. 340-350

Gerhard SCHULZ-WITTUHN, *Das Auto – Vom Traum zur Wirklichkeit. Die Geschichte des Kraftfahrzeuges bis 1900*. (Frankfurt 1957)

Hans SEPER, *Damals als die Pferde scheuten. Die Geschichte der österreichischen Kraftfahrt* (Wien 1968)

H. Seper, H. Krackowitzer, A. Brusatti, *Österreichische Kraftfahrzeuge von Anbeginn bis heute* (Wels 1982)

Hans SEPER, *Österreichische Automobilgeschichte 1815 bis heute* (Wien 1986)

J.P.SCHEEL, *Berühmte Autos* (Kopenhagen 1962)

Christian STADELMANN, *Asphalt - Seine Wiener Geschichte*. In: Christian Rapp, *Technisches Museum Wien, Spurwechsel, Wien lernt Auto fahren*. (Wien 2006) S. 31- 40

Hans STRASSL, *Auto contra Eisenbahn*. Ein Vergleich von Fahrzeugen und Fahrwegen. In: Autos – Fahrer – Konstrukteure. (Wien 2000) 99 – 103

Joachim WACHTEL (Hg.), Facsimile Querschnitt durch frühe Automobilzeitschriften, (Wien, München, Bern 1970)

Winfried WOLF, *Eisenbahn und Autowahn* (Hamburg-Zürich 1986)

Alexander ZIEGER, *Untersuchungen zur Entstehung des „Österreichischen Touring-Clubs“ und des „Österreichischen Automobil-Clubs“* (Diss. Wien 1989)

Allgemeine Nachschlagewerke:

The New Encyclopædia Britannica, 15 Aufl. (Chicago 1988) Vol.5. Freon-Holderlin

The New Encyclopædia Britannica, 15 Aufl. (Chicago 1988) Vol.10. Reti-Solovets

Brockhaus Enzyklopädie, 24 Bde, 20. Aufl.(Leipzig/ Mannheim 1996) Bd.2.AQ-BEC.

Brockhaus Enzyklopädie, 24 Bde, 20. Aufl.(Leipzig/ Mannheim 1996) Bd.3.BED-BROM.

Brockhaus Enzyklopädie, 24 Bde, 20. Aufl.(Leipzig/ Mannheim 1997) Bd.5.CRO-DUC.

Brockhaus Enzyklopädie, 24 Bde, 20. Aufl.(Leipzig/ Mannheim 1997) Bd.10.HERR-ISS.

Brockhaus Enzyklopädie, 24 Bde, 20. Aufl.(Leipzig/ Mannheim 1998) Bd.14.MAE-MOB.

Brockhaus Enzyklopädie, 24 Bde, 20. Aufl.(Leipzig/ Mannheim 1998) Bd.16.NORE-PERT.

Brockhaus Enzyklopädie, 24 Bde, 20. Aufl.(Leipzig/ Mannheim 1998) Bd.18.RAH-SAF.

Brockhaus Enzyklopädie, 24 Bde, 20. Aufl.(Leipzig/ Mannheim 1998)Bd.21.STAM-THEL.

Brockhaus Enzyklopädie, 24 Bde, 20. Aufl.(Leipzig/ Mannheim 1999) Bd.23.VALL-WELH.

Brockhaus Enzyklopädie, 24 Bde, 20. Auflage (Leipzig/ Mannheim 1999) Bd.24.WELI.-ZZ.

Quellen:

AAZ: Allgemeine Automobil-Zeitung, Wien

AckGZ: J.C. Ackermann's Illustrierte Wiener Gewerbe-Zeitung

Elim Henri d' AVIGDOR, *Das Wohlfsein der Menschen in Grosstädten*. Mit besonderer Rücksicht auf Wien (Wien 1874)

AW: Automobil-Welt, Berlin

Otto Julius BIERBAUM, *Eine empfindsame Reise im Automobil* (Leipzig 1906)

Otto Julius BIERBAUM, *Mit der Kraft Automobilia* (Berlin 1906)

Otto Julius BIERBAUM, *Ein Gespräch über das Automobil*. In: Eine empfindsame Reise im Automobil (Leipzig 1906) 271-282

Otto Julius BIERBAUM, *Philister contra Automobil*. In: Eine empfindsame Reise im Automobil (Leipzig 1906) 283-294

Brünner Zeitung

Der Chauffeur

Eugen DIESEL, Autoreise 1905 (Leipzig 1941)

Christliche Hausblätter zur Belehrung und Unterhaltung Nr. 28, 1899– Beilage zur Kremser Zeitung

Alfred Ritter Weber von EBENHOF, Die Anpassung der Strassen an die Automobile. Bericht über den ersten internationalen Strassenkongress in Paris. Sonderabdruck aus der österreichischen Wochenschrift für den öffentlichen Baudienst, Heft 26, Jahrgang 1909 (Wien 1909)

Enquete zur Abwehr der Staubplage mit besonderer Berücksichtigung der Wiener Verhältnisse. Typoskript, beigelegt den Mitteilungen der Österreichischen Gesellschaft zur Bekämpfung der Rauch- und Staubplage, TM Wien

Falter, Stadtzeitung Wien/Steiermark. Nr. 30/07

Figaro - Humoristisches Wochenblatt

Der Hausfreund, Beilage zur Kremser Zeitung mit Waldviertler Bote, Nr.26, 1901

Hugo von HOFMANNSTHAL, Arthur Schnitzler, Briefwechsel. (Frankfurt/M. 1964)

Jahresbericht des Wiener Stadtphysikates über seine Amtsthätigkeit

Dr. Emil JUNG, Radfahrseuche und Automobilenunfug. Ein Beitrag zum Recht auf Ruhe (München 1902)

MF: Der Motorfahrer, München, Berlin

ÖIAZ

Österreichische Nähmaschinen- und Fahrrad-Zeitung. Fachzeitschrift zur Hebung der Nähmaschinen- und Fahrrad-Industrie.

Dr. Michael Freiherr von PIDOLL – zu Quintenbach, *Der heutige Automobilismus*. (Wien 1912)

Prager Zeitung

Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien

Wiener Fahrrad-Zeitung

Wiener Nähmaschinen und Velocipede Zeitung

Wiener Zeitung

Wiener Luft. Beilage zum Figaro

Bildnachweis:

Abbildung 1: Figaro, *Das Mahl der Zukunft*. (Wien 1898) XLII. Jg, Nr.34

Abbildung 2: Wiener Luft, Beiblatt zum Figaro, *Sittliche Entrüstung*. (Wien 1898) Nr.42

Abbildung 3: Wiener Luft, Beiblatt zum Figaro, *Aha*. (Wien 1900) Nr.40

Abbildung 4: Figaro, *Vom Automobil-Wettfahren*. (Wien 1899) XLIII. Jg, Nr.45

Abbildung 5: Figaro, *In Erinnerung an Schopenhauer*. (Wien 1910) 54. Jg, Nr.39

Abbildung 6: Wiener Luft, Beiblatt zum Figaro, *Eine Hochzeitsreise*. (Wien 1903) Nr.48

Abbildung 7: Figaro, *Einziger Ausweg*. (Wien 1905) 49.Jg, Nr.23

Abbildung 8: Figaro, *Philosophen*. (Wien 1908) 52. Jg, Nr.21

Abbildung 9: Figaro, *Familiensinn*. (Wien 1908) 52. Jg, Nr.32

Abbildung 10: Figaro, *Praktische Anwendung der Hupe*. (Wien 1908) 52. Jg, Nr.2

Abbildung 11: Figaro, *Sportfex*. (Wien 1909) 53. Jg, Nr.4

Abbildung 12: Figaro, *Wunderbare Errettung eines Wüsten-Automobilisten*. (Wien 1907) 51. Jg, Nr.46

Abbildung 13: Figaro, *Aus dem Bericht über einen Automobilunfall*. (Wien 1907) 51. Jg, Nr.33

Abbildung 14: Wiener Luft, Beiblatt zum Figaro, *Seelenjammer*. (Wien 1902) Nr.22

Abbildung 15: Figaro, *Ich halte für nichts*. (Wien 1908) 52. Jg, Nr.1

Abbildung 16: Wiener Luft, Beiblatt zum Figaro, *Schwerer Dienst*. (Wien 1903) Nr.26

Abbildung 17: Wiener Luft, Beiblatt zum Figaro, *Der Gefühlsmensch*. (Wien 1902) Nr.4

Abbildung 18: Wiener Luft, Beiblatt zum Figaro, *Schwierig*. (Wien 1902) Nr.40

Abbildung 19: AAZ, *Wanderpreis*, 1902, Nr.31, Bd 2, III.Jg., S.5

Abbildung 20: Wiener Luft, Beiblatt zum Figaro, *Kleine Automobiliade*. (Wien 1909) Nr.43

Abbildung 21: Payer, Der Gestank von Wien. *Frische Luft* (Wien 1997) S.169

Abbildung 22: AAZ, *Automobilgesicht*, 1902, Nr.11, Bd 1, III.Jg., S.10

Abbildung 23: AAZ, *Schnelligkeitsbazillus*, 1906, Nr. 31, Bd. 2, VII.Jg., S. 34

Abbildung 24: *Autopanne* 1911. ÖNB/POR UHR 800 – 93.498 – B

Abbildung 25: Negativ aus dem Bildarchiv der Österr. Nationalbibliothek: Gesellschaftsszenen. *Adelige Gesellschaft um 1911/12 vor der Ausfahrt mit zwei Opel-Automobilen im Hof von Schloß Schönstein b. Troppau*. V.l.n.r: Linkes Auto: Marie v. Wiener Welten (+ 1936), Maria Gfn Razumovsky v. Wigstein (+1976), Marie Freiin v. Hammerstein-Gesmold (+1974), Elisabeth Gfn Razumovsky v.W. (+1946), Paula Freiin v. Sedlnitzky (+1971), Kamillo Gf Razumovsky v.W.(+1917); rechtes Auto: unbekannt, Anna v. Wiener-Welten (+1913), Kamillo Gf Razumovsky jun. (+1965), Goswin Gf v. Seldern (+1926); dazu zwei Chauffeure. Foto. Mit handschriftl. Widmung für das Jahr 1912, gez. „Marie“. NB 460460

Abbildung 26: Negativ aus dem Bildarchiv der Österr. Nationalbibliothek, Innsbruck Tirol, *Blumentag 1912* V 18: Blumengeschmücktes Automobil, darin eine Frau sitzend, vor Gebäudeeinfahrt stehend, von Zuschauern umringt. Foto-Postkarte im Kunstverlag Leo Stainer-Innsbruck. Querformat 460465

Abbildung 27: Otto Julius BIERBAUM, *Eine empfindsame Reise im Automobil, Niederösterreichische Jugend interessiert sich für den Adlerwagen* (Leipzig 1906), S. 40

Lebenslauf

Familienname: Czabaun
 Vorname: Jutta
 Geburtsdatum: 21. Juni 1976
 Geburtsort: Wien
 Wohnort: 3492 Walkersdorf
 Nationalität: Österreich



Schulbildung:

1982-1990 Volksschule, Hauptschule in Etsdorf (Grafenegg)
 1990-1994 Gymnasium (BORG) in Krems
 1994: Matura und anschließendes Lehramtstudium:
 Geschichte und Sozialkunde - Anglistik und
 Amerikanistik (Universität Wien)

Berufserfahrung:

1997/ 1998/ 1999 Sprachkurse (GKI): Lehrerin (DaF) und Betreuerin für
 Kinder zwischen 8 and 18
 seit 1994 Privatunterricht in Englisch und Deutsch; Arbeit in der
 Schülerhilfe
 Sommer 2000 Au-pair in England (Ripley/ Surrey)
 Sommer 2001 Betreuerin von Sprachgruppen in England
 (Plymouth)
 Sommer 2002-2005 Sprachkurs (GKI):Lehrerin und Betreuerin (DaF)
 Sprachkurs *De La Salle – Schule*: Lehrerin (Englisch)
 DaF, Geschichte- und Englischtrainerin im bfi
 September 2002 – September 2003 DaF, Englisch- und Deutschtrainerin im bfi
 seit September 2003 Englisch, Deutsch – und Geschichtekursleiterin an
 der VHS Floridsdorf

Besondere Kenntnisse:

sehr gute Kenntnisse in Deutsch und Englisch
 (TELC- Prüferinnen- und Ausbilderinnenlizenz für
 Englisch)
 Schulkenntnisse in Französisch und Italienisch
 sehr gute EDV-Kenntnisse (Zertifikatslehrgang in e-
 learning; Einschulung von TrainerInnen)
 langjährige Erfahrung in der Erwachsenenbildung, in
 Kinderbetreuung, im Unterricht mit MigrantInnen
 diverse Fortbildungen: Legasthenie, Gender-
 mainstreaming, Spiele im Sprachenunterricht,
 interkulturelle Kommunikation, Unterricht von
 heterogenen Gruppen, train the trainer (SE für
 AusbilderInnen), etc.
 Führerschein (A, B)