

auf Achse

Mannheim

Materialien und Unterrichtsvorschläge für weiterführende Schulen

SCHULHEFT

Mannheim auf Achse

MOBILITÄT IM WANDEL 1607 – 2007

20. Juni 2007 – 6. Januar 2008



Landesmuseum
für Technik und Arbeit
in Mannheim

Mannheim auf Achse

Mannheim auf Achse

MOBILITÄT IM WANDEL 1607 – 2007

Materialien und Unterrichtsvorschläge für weiterführende Schulen

INHALT

2 Hinweise zur Ausstellung

3 Vorwort

→ Themen-Module

4 Die Kutschenreise – Von der Mühsal der Überlandreise

12 Die Ausbildungsreise – Wandernde Handwerksgesellen

18 Von „Fahrenden Leuten“, Gauern und Ganoven

24 Die Eisenbahnreise – Zeit erobert den Raum

→ Interaktive Module

31 „Mannheim auf Achse“ als Trimino

34 Volltreffer – mit Köpfchen Tabus umgehen!

→ Längsschnitt-Module

38 Allerlei Mobilitätswünsche: Fotos kritisch befragt

43 Frauenreisen – gestern und heute

47 Die Mobilität des Krieges: die Welt, in der wir leben

→ Schüler-Modul

52 Reise-Katastrophen: Menschliches Versagen und technische Fehler

56 Impressum

Hinweise zur Ausstellung

Die Ausstellung zeigt die jeweils typischen Fortbewegungsmittel und deren Technik im Laufe der Jahrhunderte von der Kutsche zum Fahrrad und Auto, aber auch die Entwicklung von Eisenbahn und Straßenbahn sowie der Schiff- und Luftfahrt bis zum Flughafen in Neuostheim.

Sozialgeschichtliche und soziale Aspekte des Themas Mobilität wie Einwanderung, Auswanderung, Obdachlosigkeit, Barrierefreiheit für Behinderte und politische Verfolgung sind ebenso Gegenstand der Ausstellung wie neue elektronische Mobilitätsformen, z.B. Surfen im Internet. In der Freizeit äußert sich der Drang nach Abenteuer in steigendem Maße in der Ausübung von Extremsportarten – als Gegensatz oder Ausgleich zum Arbeitsalltag. „Mobile“ Zukunftsvisionen aus vergangenen Jahrhunderten, aber auch unsere eigenen Träume von Mobilität werden in der Ausstellung aufgegriffen.

Die Ausstellung ordnet diese vielfältigen Themen nach Epochen in einer chronologischen Reihung zwischen 1607 und 2007. Kleine Inszenierungen, interaktive Momente und AV-Medien, beispielsweise alte Filmausschnitte aus und über Mannheim, bereichern die rund 25 Themenstationen, die sich in einem verschachtelten Raum mit vielen Kammern und Zugängen präsentieren.

Öffnungszeiten

Di, Do, Fr	9:00 – 17:00 Uhr
Mi	9:00 – 20:00 Uhr
Sa, So, Feiertag	10:00 – 18:00 Uhr
Mo	geschlossen

Eintrittspreise in die Sonderausstellung

Erwachsene	5,00 €
Ermäßigte	3,00 €
Familienkarte	10,00 €
Gruppen (pro Person)	3,00 €
Schulklasse (pro Schüler)	2,00 €

Ermäßigter Eintritt für alle, die mit Bus und Bahn anreisen, bei Vorlage der Fahrausweise.

Zur Ausstellung erscheint ein Katalog, den Sie im Museumsshop für 12,00 € erwerben können.

Gruppenbesuche und Führungen

Melden Sie sich bitte bei der Führungsannahme an:

Tel: 0621/4298-839

Fax: 0621/4298-723

E-Mail: paedagogik@lta-mannheim.de

Landesmuseum für Technik
und Arbeit in Mannheim

Museumsstraße 1

68165 Mannheim

Tel: 0621/4298-9

Fax: 0621/4298-754

E-Mail: lta@lta-mannheim.de

www.landmuseum-mannheim.de

www.mannheim-auf-achse.de

Vorwort

Die Ausstellung „Mannheim auf Achse. Mobilität im Wandel 1607-2007“ ist der Beitrag des Landesmuseums für Technik und Arbeit in Mannheim zum 400jährigen Stadtjubiläum, das dieses Jahr mit einem umfangreichen Programm gefeiert wird. Und natürlich richtet sich unsere Ausstellung auch dieses Mal wieder an Sie, die Sie als Lehrkräfte mit Ihren Schülerinnen und Schülern unseren außerschulischen Lernort „Museum“ bisher schon zahlreich besucht haben und hoffentlich auch weiterhin besuchen werden.

Auch zu dieser Sonderausstellung publizieren wir ein Materialheft mit Unterrichtsideen, die von unserer Museumspädagogik entwickelt worden sind. Mit diesem Heft möchten wir beispielhaft aufzeigen, wie die von uns entwickelte Ausstellung in Ihren Unterricht integriert werden kann. Als Museum im Dreiländer-Eck sind dabei stets die Bildungspläne der Bundesländer Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz unsere Orientierungspunkte, denen wir Materialien und Ideen zuordnen. Dies soll Ihnen eine unterrichtliche Einbindung erleichtern, ist jedoch nicht als „ein Königsweg“ zu verstehen. Denn sowohl die Ausstellung mit ihren 24 Stationen als auch die Bildungspläne mit ihren neuen Schwerpunkten eines fächerübergreifenden Lernens bieten sicher noch viel mehr Verknüpfungspunkte zwischen unserer musealen Präsentation und Ihren Unterrichtsangeboten. Deshalb ist dieses Schulheft eher eine Ideenwerkstatt, die anregen und Ihr Interesse an einem Ausstellungsbesuch mit Ihrer Klasse oder Lerngruppe verstärken soll.

Neu ist diesmal, dass unsere museumspädagogischen Materialien nicht nur Wege in die Ausstellung erschließen und die Begleitpublikation ergänzen, sondern auch mit dem umfangreichen Rahmenprogramm verknüpft sind. Als besonderen Service für Sie haben wir deshalb all jene Beiträge mit Extra-Hinweisen versehen, deren Themenstellungen Sie im Rahmen unseres Vortrags- und Veranstaltungsprogramms vertiefen können.

Neu ist darüber hinaus auch, dass an der Erarbeitung des Schulhefts nicht nur erfahrene Museumspädagogen beteiligt waren, sondern eine Geschichts-Studentin und ein Oberstufen-Schüler mit eigenen Beiträgen vertreten sind. Die Zusammenarbeit mit den noch in der Ausbildung stehenden jungen Menschen hat unseren fachspezifischen Blick erweitert und uns gezeigt, wie sie an ein solches Thema herangehen und wie sie eine Ausstellung für Lehrkräfte und Schülerinnen und Schüler „übersetzen“.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre und hoffe, dass Sie beim Besuch dieser Ausstellung mit Ihren Schülerinnen und Schülern ebensoviel Spaß wie positive Lerneffekte haben.

Hartwig Lüdtke

Direktor

Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim



<p>Reicher Krönungswagen, „Imperialwagen“ des kaiserlichen Hofes Mitte des 18. Jahrhunderts Die Karosse nach spanischer Art ohne Kutschbock wurde für Kaiser Franz I., den Gemahl Maria Theresias, gebaut. Sie wurde von sechs, später acht Schimmeln gezogen. Der „kaiserliche Staats-Leibwagen“ war eine wichtige Insignie der Macht und Würde des Herrschers. Heute steht der Wagen in der Sammlung Wagenburg des Kunsthistorischen Museums Wien, Inv.-Nr. W 1 Bild: http://www.khm.at/system2.html?/static/page/2418.html, Abfragedatum 15.2.07</p>	<p>Mercedes-Benz Typ 300 Dienstwagen von Bundeskanzler Konrad Adenauer von 1951-1956 Der Typ 300 wurde 1951 konstruiert und war das größte, luxuriöseste und schnellste Serienauto, das nach dem 2. Weltkrieg in Deutschland produziert wurde. Das Auto steht heute im Haus der Geschichte in Bonn. Bild: Axel Thünker, Haus der Geschichte, Bonn</p>
<p>Omnibus In den Städten wurden von Pferden gezogene Wagen für mehrere Passagiere, sog. Omnibusse, eingesetzt. Dieser Doppeldecker fuhr in Hamburg bis 1890. Bild: Ulrich Kubisch, Omnibus. Haltestelle für alle. Bahnbrechendes von Postkutschen, Trolleys, Doppeldeckern, Überlandbussen u. Luxislinern, Berlin 1986, S. 19 oben</p>	<p>Stadtbus in Buenos Aires Bild: Private Webseite http://halfzero.sakura.ne.jp/arg/BsAsbus.htm letzte Abfrage 16.2.07</p>
<p>Landauer um 1900 Anfang des 18. Jahrhunderts kam neben der Karosse ein einfach gefederter, geräumiger Reisewagen mit zurückklappbarem Verdeck auf: der Landauer. Der Name geht vermutlich auf eine Reise Joseph I. 1704 nach Landau zurück. Nach 1850 entwickelte sich der Landauer zum beliebtesten Familienfahrzeug des wohlhabenden Bürgertums. Der abgebildete Landauer steht heute im Museum für Kutschen, Chaisen, Karren in Heidenheim. Bild: Th. Brune, Museum für Kutschen, Chaisen, Karren. Ausstellungskatalog des Württembergischen Landesmuseums, Stuttgart 1989, S. 69</p>	<p>Opel Meriva 5-sitziger Minivan, Familienfahrzeug. Wird seit 2003 von Opel gebaut und ist einer der meistverkauften Minivans in Deutschland. Bild: Opel-Stumpf, Heppenheim</p>
<p>Bernerwagen, zwischen 1890 und 1920 Dieser Wagentyp war als ländliches Transportmittel zwischen Südschwarzwald und Vogesen verbreitet. Der Sitz war abnehmbar, so dass der gesamte Wagenkorpus aus Weidengeflecht als Ladefläche nutzbar wurde. Der Wagen steht heute im Museum für Kutschen, Chaisen, Karren in Heidenheim. Bild: Th. Brune, Museum für Kutschen, Chaisen, Karren. Ausstellungskatalog des Württembergischen Landesmuseums, Stuttgart 1989, S. 77</p>	<p>Kleintransporter Arbeitsfahrzeug zum Transport Bild: Internet</p>

Die Kutschenreise – Das Lied als historische Quelle

Als Motiv für die Lebensreise benutzt der Autor Rudolf Baumbach die Postkutsche. Dabei genügen ihm nur wenige Elemente, um die Post für seine Zeitgenossen erkennbar darzustellen.

Arbeite die Textstellen heraus, die sich auf das Postwesen und die Postkutschen beziehen!

Erstdruck des Textes: 1879, Autor: Rudolf Baumbach, lebte 1879 in Triest, Melodie: 1922

>>>> „Gelber Wagen“

In Triest verkehrte die Reichspost mit gelb-schwarzen Farben. Die gelbe Signalfarbe der Wagen wurde auch von anderen Landesposten übernommen (die ihre Postillione allerdings in andersfarbige Uniformen kleideten, um sich von der Reichspost abzusetzen) und hat sich bis heute im Firmenzeichen der Post erhalten, ebenso wie das Signalthorn (s. u.).

Der 1490 für Kaiser Maximilian gegründete Kurierdienst der Familie Thurn und Taxis wurde 1510 für den privaten Personenverkehr geöffnet. Diese Reichspost beinhaltete revolutionäre organisatorische Neuerungen: Die Routen waren festgelegt und wurden unabhängig von der aktuellen Nachfrage zu festen Zeiten bedient. An festgelegten Stationen (positae stationes, daher der Begriff Posten bzw. Post) wurden die Pferde gewechselt, damit konnten die Gespanne stärker angetrieben werden. Das System war so erfolgreich, dass es rasch von anderen Landesfürsten übernommen wurde und sich ein Netz von „Posten“ durch Europa erstreckte.

>>>> „Schwager“

umgangssprachlich für Postillion

>>>> „vorwärts die Rosse traben“

Das System des regelmäßigen Pferdewechsels (s.u.) ermöglichte eine höhere Reisegeschwindigkeit; jedes Pferdegespann konnte zu hohem Tempo angetrieben werden.

>>>> „lustig schmettert das Horn“

Bereits seit dem 16. Jh. trugen die Postillione, die Fahrer der Postkutschen, ein solches Horn bei sich, mit dem sie Abfahrt und Ankunft der Postkutsche ankündigten. Unterwegs nutze der Postillion das Posthorn (ähnlich wie der heutige Autofahrer die Hupe), um andere Verkehrsteilnehmer vor der herannahenden

1. Hoch auf dem gel-ben Wa-gen
sitz ich beim Schwager vorn. Vor-wärts die Ros-se
tra-ben, lu-stig schmet-tert das Horn.
Ber-ge, Tä-ler und Au-en,
leuch-ten-des Äh-ren-gold, ich
möch-te in Ru-he gern schau-en;
a-ber der Wa-gen, der rollt.

Kutsche zu warnen bzw. um sie aufzufordern, Platz zu machen, da die Postkutsche Vorrang besaß. Auch das Öffnen der Stadttore und Bedarfsankündigung auf den Relaisstationen zum Pferdewechsel wurden mit unterschiedlichen Signalmelodien bereits vor Ankunft mitgeteilt.

>>>> „möchte in Ruhe gern schauen“

Das Tempo eines Pferdegespanns, das den ganzen Tag ohne Wechsel arbeitet, beträgt nur etwa 3 km/h. Mit häufigen Pferdewechsels konnte man 7 km/h schaffen. Für die Posten waren deshalb im Abstand von 2 Postmeilen, das entsprach ca. 15 km, Stationen eingerichtet, an denen die Pferde gewechselt werden konnten. Dieser Pferdewechsel geschah „wie im Flug“, oft war den Reisenden auch das Aussteigen nicht erlaubt, um den Fahrplan einzuhalten und nur auf längeren Strecken wurde eine halbe Stunde Mittagspause gestattet. Auf den kiesbedeckten, gut befestigten Chaussee-Straßen waren 12 km/h möglich, eine enorme Geschwindigkeit. Auf schlechter befestigten Wegen musste das Tempo gedrosselt werden.

An den Poststationen konnten auch Privatleute Pferde mieten (die Postkutschen hatten natürlich Vorrang) und so mit dem eigenen Wagen ihre Reise individuell planen und nach Belieben in den Poststationen Pausen einlegen.

Die Kutschenreise – Die Karikatur als historische Quelle

Der Bildband von Jean Grandville mit dem Titel „Die kleinen Leiden des menschlichen Lebens“ schildert satirisch eine Postkutschenreise. Das Buch erschien 1842, als eine Reise bereits alltäglich war und daher unter die „kleinen Leiden“ zu rechnen war. Beschreibe den Verlauf der dargestellten Fahrt von links unten nach rechts oben.

→ M1

Postkutschenmißgeschick

Aus: Jean Grandville, Die kleinen Leiden des menschlichen Lebens, Leipzig 1842

Historischer Kontext:

Die Karikatur entstand 1842. Die Reise mit der Postkutsche gehörte bereits zum Alltag des Bürgertums. Das Reisen war so sicher geworden, dass die „Mißgeschicke“ eher Anlass zur Heiterkeit als zur Beunruhigung gaben. Gerade zum Beginn des „Zeitalters der Eisenbahn“ erreichte der Kutschenverkehr seinen Höhepunkt. Alleine in England unterhielt die Post 150000 Pferde und 30000 Beschäftigte, 3000 Kutschen befuhren über 700 regelmäßige Poststrecken. Über die Veränderung von Mensch und Gesellschaft urteilt Thomas Brune:

„Das moderne System der Post [...] fördert und fordert neue Vorstellungen von Raum und Zeit im Sinne einer mechanischen Weltauffassung jenseits natürlicher Bindungen und Zufälligkeiten. Die Post erweist sich als Wegbereiterin eines maschinellen und industriellen Verkehrs, probt Emanzipation und Entfremdung des Menschen von der Natur.“

Thomas Brune: Von Nützlichkeit und Pünktlichkeit der Ordinari-Post, in: Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus, Hg. Hermann Bausinger, Klaus Beyrer und Gottfried Korff, München 1991, S. 123

Szene 1:

Die Reise beginnt links unten in einer völlig überfüllten Kutsche, die Passagiere sind gedrängt wie Heringe. Jemand raucht mit gewaltiger Qualmwolke, ein weiterer Passagier läßt sich noch ein Glas Wein von einem Saufkumpan reichen. Der Kutscher selbst beginnt schon bei der Abreise zu trinken.

Historischer Kontext:

Im 15. und frühen 16. Jahrhundert musste das Reisen noch selbst organisiert werden. Eine Gruppe mit dem gleichen Ziel sammelte sich, z. B. Händler, die zur Frankfurter Messe reisen wollten, und mietete ein Fahrzeug (noch den ungefederten „Stellwagen“). Seit dem späten 16. Jahrhundert taten sich örtliche Fuhrunternehmer zusammen und befuhren feste Strecken. Solche vororganisierten Reisen nahmen den Passagieren viele Mühen ab, und gingen seit Mitte des 17. Jahrhunderts fast vollständig von privaten Unternehmen in die Hände der staatlichen Postanstalten über. Der Nachteil war natürlich, dass man sich die Reisegefährten nicht mehr aussuchen konnte und oft tagelang mit Fremden zusammengepfert war.

Szene 2:

Im Hintergrund ist schon ein Stau auf der Brücke zu sehen, zwei entgegenkommende Wagen streiten, welcher zurückfahren muss.

Historischer Kontext:

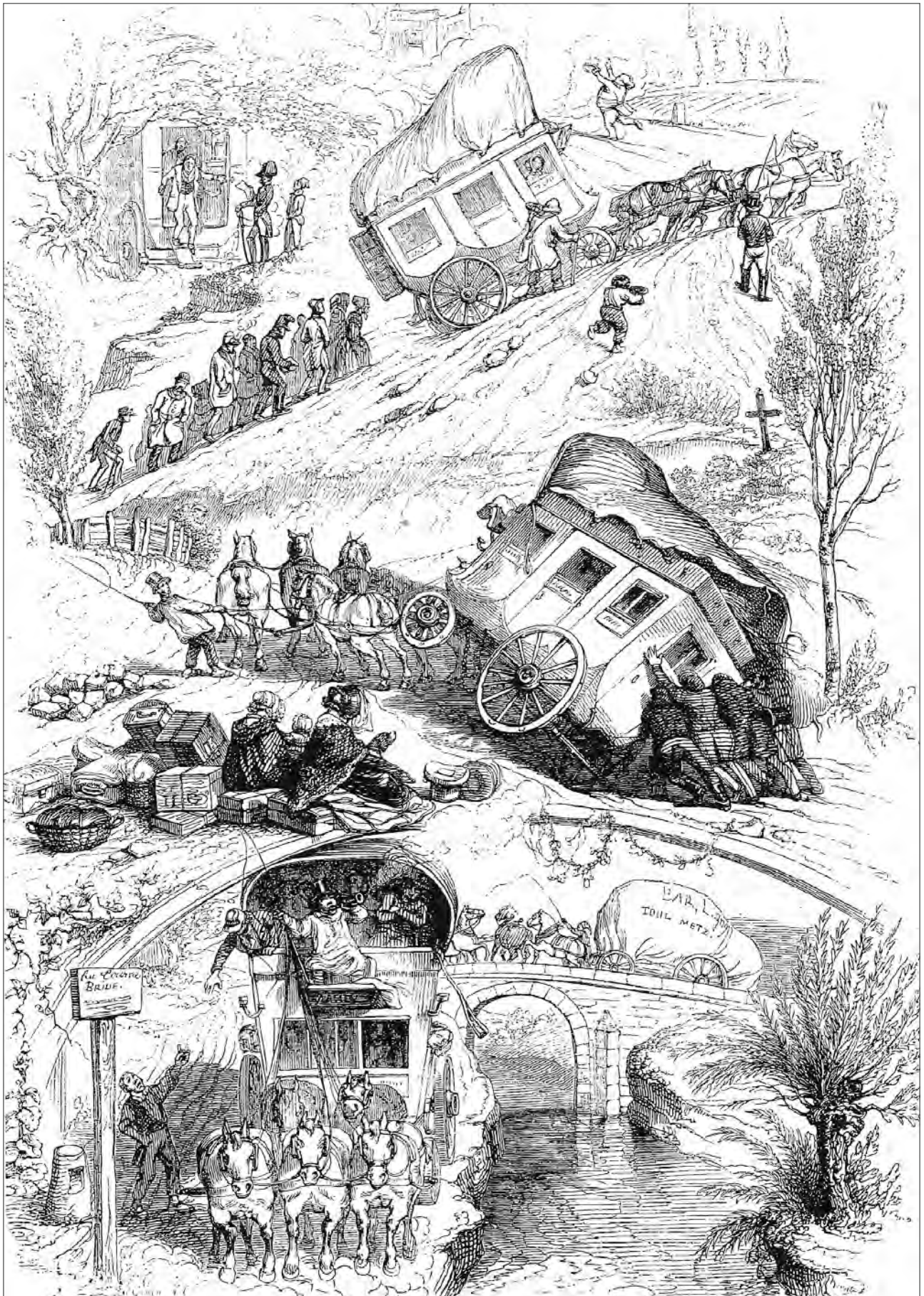
Der Straßen- und Brückenbau war sehr teuer. Aus Kostengründen wurden die Brücken so schmal wie möglich gebaut, so dass sie nur einem Fuhrwerk Platz boten

Szene 3:

In der Bildmitte ist die Kutsche durch den schlechten Straßenzustand umgestürzt, die Passagiere müssen sie eigenhändig aufrichten, nachdem sie das Gepäck abgeladen haben, um die Kutsche leichter zu machen. Ein Haufen Steine am linken Rand deutet an, dass Ausbesserungsarbeiten für die Straße zwar geplant waren, aber noch nicht durchgeführt sind (oder nie durchgeführt werden?). Ein Grabkreuz rechts an der Böschung deutet an, dass solche Unfälle den Tod der Reisenden nach sich ziehen konnten.

Historischer Kontext:

Im Mittelalter waren die allermeisten Straßen ungepflastert und konnten den Karrenrädern kaum Widerstand bieten, in kürzester Zeit waren sie von tiefen Spurrillen zerfurcht. Bei Regen – und auch allein durch Grundwasser – verwandelten sich die Straßen in „Schlammseen“, mit Schlaglöchern, in denen Reisende ertrinken und Pferde bis zur Brust einsinken konnten. Kutschen konnten diese Straßen oft



nur passieren, wenn sie auseinander gebaut und von kräftigen Bauern über die schlimmsten Stellen getragen wurden.

Seit dem Ende des 16. Jahrhunderts vervielfachte sich der Wagen- und Kutschenverkehr, auch der Handel nahm zu. Eine Verbesserung der Straßen war nicht nur Notwendigkeit, sondern lag auch im Interesse der Landesfürsten, die mit den neuen Wirtschaftsmöglichkeiten ihren Wohlstand (und den des Landes) mehren wollten. Der jeweilige adlige oder kirchliche Grundherr trug die Kosten, kam aber der Verpflichtung zum Straßenbau oft jahrelang nicht nach.

Szene 4:

An Steigungen müssen die Passagiere aussteigen, damit der Anstieg bewältigt werden kann. Ein aufdringlicher Reisender flirtet mit einer Frau, die in der Kutsche geblieben ist, ein Junge holt Wasser zur Erfrischung, allerdings im Hut eines der Reisenden. Nur der Kutscher sieht entspannt den Pferden zu.

Historischer Kontext:

Die Vorstellung, Tage, wenn nicht Wochen auf Gedeih und Verderb einer Reisegesellschaft von völlig Fremden ausgeliefert zu sein, hat die Phantasie von Schriftstellern beflügelt. Es entwickelte sich eine richtige „Kutschenliteratur“, ein von Zeitgenossen vielgelesenes Werk war „Sophiens Reise von Memel nach Sachsen“ von Johann Timotheus Hermes. Der Briefroman handelt von der Reise einer schutzlosen, weil alleinreisenden jungen Frau und den moralischen und körperlichen Gefahren, denen sie durch dubiose Passagiere (Künstler, Kaufleute, Offiziere) ausgesetzt war.

Szene 5:

Die Kutsche ist in einem Wäldchen aufgehalten worden, zwei Männer zwingen die Passagiere zum Aussteigen. Die Situation lässt sowohl an einen Raubüberfall, als auch, durch die Offizierskleidung und die Liste in der Hand des Anführers, an eine der häufigen Grenzkontrollen auf dem territorial zersplitterten deutschen Gebiet denken.

Historischer Kontext:

Die Methoden der Zollbeamten boten oft Anlass zu Beschwerden, so in der Landstädtischen Deputierten-Versammlung des Herzogthums Nassau, 1831:

„Sehen muss man, um zu glauben, wie die Preußischen Grenzzölle Inquisitionsgerichten in der strengsten Forschung gleichen. Wie da alles angehalten wird, wie hier weder Rang noch Ehre, Stand, Würde, Alter oder Geschlecht gelten, wenn man nach maubarem Gut zu untersuchen für gut oder beliebig findet. Sehen muß man, wie da die Fuhrleute bei Frost und Kälte, wie bei brennender Hitze zum Ruin ihrer Pferde und zum Nachteil des Handels oft Tagelang nach Willkür aufgehalten werden.“

Sitzungsprotokoll der Landstädtischen Deputierten-Versammlung des Herzogthums Nassau, 1831, Protokoll Nr. 6 vom 15.4.1831, S. 201, zitiert nach: Hans-Werner Hahn, Wirtschaftliche Integration im 19. Jahrhundert. die hessischen Staaten und der Deutsche Zollverein, Göttingen 1982, S. 111.

Szene 6:

Ein rundlicher Herr hat die Abfahrt der Postkutsche verpasst und läuft der sich entfernenden Staubwolke nach.

Historischer Kontext:

Die Landesposten nahmen es mit der Pünktlichkeit immer genauer. Die Fahrpläne wurden immer präziser: am Anfang des 17. Jahrhunderts wird nur der Reisetag angegeben, gegen Ende desselben Jahrhunderts bereits die Reisetunde und um 1800 sind Minuteangaben möglich. Die Kutscher waren zur Einhaltung des Fahrplans verpflichtet und hatten Lohnabzüge zu erwarten, wenn sie sich verspäteten.

Literatur zu weiterführenden Projekten

>>>> Referate

Für ergänzende Kurzreferate eignen sich wegen ihrer Kürze und Anschaulichkeit einige Kapitel aus:

Attilio Brilli, Als Reisen eine Kunst war. Vom Beginn des modernen Tourismus: Die „Grand Tour“, Berlin 1997

Sehr kurze Kapitel, geeignet für Referate, besonders S. 11-38 zum Zweck der Kavaliereise und zur geistigen Einstellung der Reisenden; noch mehr zur Reisewirklichkeit / Reisealltag, sehr detailliert und spannend:

- > Der Begleiter und das Gefolge S. 111-116
- > Führer, Pläne und Landkarten S. 120-126
- > Reisepässe, Gesundheitszeugnisse und Geldgutschriften S. 126-129
- > Waffen und Gepäckstücke S. 129-133
- > Magische Schachteln S. 133-140
- > Die Garderobe des Reisenden S. 140-144
- > Überraschungen im Schlafzimmer S. 200-204

Links

Reisen mit der Postkutsche

<http://www.br-online.de/wissen-bildung/collegeradio/medien/geschichte/postkutschenzeit/>

Geschichte der Deutschen Post

http://www.deutschepost.de/dpag?check=yes&lang=de_DE&xmlFile=15029

Postkutschenreisen um 1800

<http://www.heinle-web.de/geschl07.htm#postk>

Die Kaiserlich Taxis'sche Post

<http://www.geschichtsforum.de/showthread.php?t=2083>

Die adlige Bildungsreise

http://de.wikipedia.org/wiki/Grand_Tour

Zitierte und weiterführende Literatur

Achse, Rad und Wagen. Fünftausend Jahre Kultur- und Technikgeschichte, hrsg. v. Wilhem Treue, Göttingen 1986

Behringer, Wolfgang: Reisen als Aspekt einer Kommunikationsgeschichte der Frühen Neuzeit. In: Neue Impulse der Reiseforschung, hg. v. Michael Maurer, Berlin 1999 (= Aufklärung und Europa. Beiträge zum 18. Jahrhundert)

Brune, Thomas: Von Nützlichkeit und Pünktlichkeit der Ordinari-Post, in: Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus, Hg. Hermann Bausinger, Klaus Beyrer und Gottfried Korff, München 1991, S. 123-131

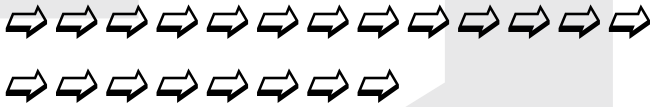
Gleß, Karlheinz: Rosse, Reiter, Fuhrwerksleut'. Das Pferd im Transportwesen, Berlin 1986

Lay, Maxwell G.: Die Geschichte der Straße. Vom Trampelpfad zur Autobahn, Frankfurt 1992

Löschburg, Winfried: Von Reiselust und Reiseleid. Eine Kulturgeschichte, Frankfurt am Main 1977

Museum für Kutschen, Chaisen, Karren. Ausstellungskatalog des Württembergischen Landesmuseums, Stuttgart 1989

DIE AUSBILDUNGSREISE: WANDERNDEN HANDWERKS- GESELLEN



Bildungsplanbezug

Baden-Württemberg:

Gymnasium, Geschichte, Kl.8: Entwicklung des neuzeitlichen Europas

Hessen:

Gymnasium, Geschichte, Kl.8: Das Zeitalter des Absolutismus und der Aufklärung

Rheinland-Pfalz:

Realschule/Gymnasium, Kl.8: „Staat und Herrschaft zur Zeit des Absolutismus“ und „Die Zeit der Aufklärung und der bürgerlichen Revolutionen“

In der Ausstellung

Die Station 9 „Ausbildung für hohe Herren und kleine Leut“ thematisiert anhand zahlreicher Exponate die „Ausbildungsreise“ hochwohlgeborener Jugendlicher und kleiner Handwerker. Manche Exponate sind der Gesellenwanderung zuzuordnen, so z.B. die „Kundschaft“ oder auch das „Wanderbuch“.

Inhalt – worum geht's?

Reisen ist beileibe keine moderne Erfindung oder gar ein Phänomen der heutigen Gesellschaft. Eigentlich ist man schon immer „gegeist“, auch wenn man mühsam wie „Ötzi“ einen hochalpinen Pass überqueren wollte. Häufig waren Aus- und Fortbildung das Motiv für Reisen, die mehrere Jahre dauern konnten: Junge Adlige wurden auf die „Grand Tour“ geschickt (vgl. Katalogheft: „Karl Philipp auf Reisen – Die Kavaliertour des Adels“; S.18-23) oder Studenten strebten zu berühmten ausländischen Universitäten, um dort ihr Wissen zu erweitern. Am bekanntesten ist jedoch die Ausbildungsreise der Handwerksgelesen, die so genannte „Wanderschaft“, um die es im Folgenden geht.

Sobald ein Handwerker seine Lehre beendet hatte und durch das Ritual des sog. „Gesellenmachens“ in die Bruderschaft seines Handwerks aufgenommen worden war, musste er sich, sofern es seine Handwerksordnung vorschrieb, auf die Wanderschaft begeben. Das Ziel eines wandernden Gesellen war es, seine „Kunst“ so weit zu vervollkommen, dass er nach der Zeit seiner Wanderung in einer Stellung als „Geselle“ bei einem Meister in der Heimat die Chance bekam, ein „Meisterstück“ zu fertigen und die Meisterprüfung abzulegen. Erst dann durfte er einen eigenen Betrieb führen. Zwar sind Gesellenwanderungen bereits in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts nachgewiesen, aber erst, nachdem die Wanderschaft zur Voraussetzung für die Zulassung zur Meisterprüfung in den Zunftordnungen gemacht worden war, verbreitete sie sich seit dem 16. Jahrhundert rapide und wurde in Europa zu einer Massenerscheinung.

„Auf die Walz“ zu gehen bedeutete zwar immer, eine Ausbildungsreise zu beginnen und in einem starren und religiös geprägten Zunftsystem zu lernen, die Wanderschaft war aber auch ein Instrument, den Arbeitsmarkt zu regulieren: Mit Verkürzungen oder Verlängerungen von Wanderzeiten reagierten die Zünfte auf lokale und regionale Konjunkturschwankungen und regulierten den Arbeitskräftebedarf wie auch das Auskommen der ansässigen Meister.

Materialien



→ M1

Abb. Albrecht Adam: Postkutsche und Handwerksbur-sche, aus: Brandl., Bruno / Günther Creutzburg (Hrsg.): Die Zunftlade. Das Handwerk vom 15. bis 19. Jahrhun-dert im Spiegel der Literatur, Berlin 1976

→ M2

Aus: Hundert väterliche Lehren. Ein Geschenk für die wandernden Handwerksge-sellen von der Feyertags-schule in München, 3. Auflage München 1863 (1. Aufl. 1796), S.8/9

Lehren für die Wanderroute:

„8. Wandere nicht sogleich zu fremden, weit ent-legenen Völkern, sondern suche erst deine eigenen Landsleute kennen zu lernen. Du findest vielleicht in der Hauptstadt oder in den Landstädten deines Vaterlandes, was du außer demselben umsonst suchest. Das Vaterland ist doch das Vaterland und will zuerst gekannt seyn.

9. Wende dich nach jenen Gegenden, in denen dein Gewerbe, deine Kunst am besten getrieben wird. Denn wer nichts Besseres sieht, hält sein Schlechtes für's Beste, und bleibt oft sein Leben lang ein Stümper.

10. Geh in keine große Stadt, bis du dir nicht schon die hinlängliche Geschicklichkeit in dein-er Kunst erworben hast; denn sonst musst du immer der Spott deiner Mitgesellen bleiben, bekommst nur geringen Lohn, und es wird dir schwer, dich aus dem Staube empor zu heben.

11. Bleib auch nicht immer auf dem Lande oder in kleinen Städten; denn in größeren Städten wird schönere und bessere Arbeit gemacht, weil sie bes-ser bezahlt wird.“

Lehren zur Weiterbildung:

„83. Um in Geschicklichkeit und Kunst weiter zu kommen, bleib nicht am alten Herkommen hängen; zeichne das Bessere und Neue, das du siehst, fleißig auf, schäme dich nicht zu fragen, wie das Bessere und Neue am schicklichsten gefe-riert werde; denke nicht: ein Gesell, der gewandert ist, dürfe nichts mehr lernen, denn jeder Tag lehrt in Künsten und Gewerben etwas Neues; übe dich auch in arbeitsfreyen Stunden in allem, worin du noch etwas nachzuholen hast, im Schreiben, Rechnen, Zeichnen, in Sprachen; ließ fleißig in solchen Büchern, die von deiner Kunst und besonders von den Fortschritten derselben handeln; sieh fleißig auf die Kunstvortheile, davon dein Vaterort noch keine Kenntniß hat; halt dich immer an die Ge-sellen, die bey ausgezeichneter Frömmigkeit sich auch an Geschicklichkeit auszeichnen, und dir auch gern weiter helfen werden, besonders, wenn du sie mit Demuth, Vertrauen und Lernbegierde darum ersuchest; studiere die Sitten und Gewohn-heiten des Landes; mach dir durch Treue, Fleiß, Sparsamkeit gute Freunde, und versäume keinen Anlaß, klüger, erfahrener und gebildeter in Kunst-sachen zu werden.“

Lehren für die Rückkehr:

„93. Wenn du dich in deinem Vaterlande wieder sehen lässtest, so mache keinen Sonderling in Spra-che, Geberde, Gang, Manier, Anzug. Oder es sa-gen dir die Leute nach: ‚Es flog eine Gans über den Rhein, und kam wieder als Gans zurück, nur mit gestutzten Ferdern.‘ Sey zuerst, was du sein sollst, dann schein auch, was du bist, ein gesetzter, be-scheidener junger Mann.“

M1

→ M3

Aus: Reith, Reinhold: Arbeits- und Lebensweise im städtischen Handwerk. Zur Sozialgeschichte Augsburger Handwerksgelesen im 18. Jahrhundert (1700-1806), Göttingen 1988, S.109/110

„Mit der Vorstellung vom zünftigen Handwerksgelesen ist immer auch die Wanderschaft verbunden, wenngleich auch hier deutliche berufsspezifische Unterschiede zu beobachten sind. Eine Durchsicht der Ordnungen der Augsburger Handwerke zeigt zunächst, dass ein formaler Wanderzwang keineswegs durchweg bestand: In den Ordnungen der Bäcker, Bierbrauer, Schlosser, Büchsen- und Windenmacher, Nagelschmiede, Hammer- und Kupferschmiede, Buchbinder, Hafner, Glaser, Seiler etc. ist von Wanderschaft nicht die Rede, wenngleich auch in diesen Handwerken der hohe Anteil der fremden Gesellen darauf hindeutet, dass die Gesellen dieser Handwerke wanderten.

(...) Meist galten unterschiedliche Regelungen für Meistersöhne, Bürgersöhne und Fremde: Den Meistersöhnen der Drechsler blieb die Wanderschaft (nach der Ordnung) erspart, bei den Lederern konnten die Meistersöhne die einjährige Wanderschaft für 20 Gulden abkaufen. Die Meistersöhne der Hutmacher sollten ein Jahr wandern, die fremden Gesellen dagegen drei Jahre; bei den Schuhmachern und Schneidern mussten die Meister- und Bürgersöhne zwei Jahre wandern, die Fremden jedoch drei Jahre. (...)

Die berufsspezifisch unterschiedlichen Regelungen lassen erkennen, dass die Ordnungen weniger die Fortbildung der Gesellen durch Wanderschaft – als ‚Hochschule des Handwerks‘(Wissell) – im Blick hatten, als vielmehr die Steuerung des Arbeitsmarktes: Der kurz- und langfristig schwankende Produktionsumfang im Handwerk erforderte einen flexiblen Arbeitsmarkt mobiler und qualifizierter Arbeitskräfte...“

→ M4

Morgenlied am Tag der Auswanderung, erste und vierte Strophe,

aus: Gebeth Buch für junge reisende Künstler und Handwerksgelesen von einem katholischen Geistlichen in Franken bey Joseph Anton Goebhardt, 1813

*1. „In Gotts Namen zieh ich nun
Getrost die Wanderstraßen,
Ihm überlaß ich all mein Thun;
Er wird mich nicht verlassen!
Er ist mein Gott
In Noth und Tod;
Ich kann an allen Enden,
Mich traulich an ihn wenden.“*

*4. „Mein Heimath ist in aller Welt,
Wo ich mein Werkstatt finde.
Und wenn ich thu, was Gott gefällt:
So bleib ich ohne Sünde.
Das helf mir Gott!
Durch Christi Tod;
So wird ein gut Gewissen
Mir Lieb und Leid versüssen.“*

→ M5

Aus: Reininghaus, Wilfried: Arbeit im städtischen Handwerk an der Wende zur Neuzeit, in: Tenfelde, Klaus (Hg.): Arbeit und Arbeiterfahrung in der Geschichte, Göttingen 1986, S. 14

„Arbeit beruhte nicht nur auf ökonomischen, sondern auch auf religiösen Grundlagen. In einem selten Fall ist ein Zeugnis solcher Einsicht aus der Feder von Handwerkern des frühen 16. Jahrhunderts erhalten. 1529 beabsichtigten die Straßburger Kürschner, die Rechte der Gesellenbruderschaft zu beschneiden und obendrein eine Höchstzahl von drei Gesellen pro Werkstatt einzuführen. Die Gesellen verteidigten sich gegen eine solche Ordnung, die „den armen wandernden gesellen sein hantwerk“ entziehe und „nit allein wider brüderliche liebe, sondern wider gottes gsatz strebet“.

Positiv gesprochen: die Gesellen leiteten ein Recht auf Arbeit aus göttlichem Gesetz ab. Wir erfahren an diesem Beispiel einmal mehr, wie sehr bis zum Beginn der Moderne Wirtschaft und Religion ineinander verschränkt waren.“

→ M6

Abb. Johann Adam Klein: Rastender Handwerksbursche, 1817, aus: Brandl / Creutzburg, Die Zunftlade, a.a.O.

Bearbeitungsideen

1. „Lehrjahre sind keine Herrenjahre“ – diese Volksweisheit hat sich bis in unsere Zeit erhalten. Arbeite aus M 2 heraus, welche konkreten Lernziele wandernde Gesellen erreichen sollten! Welche dieser Ziele kannst Du noch heute auf die Volksweisheit beziehen?
2. Der religiöse Glaube half, auf der Wanderschaft das Alleinsein, die Gefahren und Unwägbarkeiten zu ertragen. Je nach Konfessionszugehörigkeit nahmen Gesellen deshalb auch religiöse Texte mit auf die Walz. Arbeite aus M 4 die Grundhaltungen heraus, die das Gebet zur Auswanderung den Gesellen zuweist! Inwiefern unterscheiden sich diese Grundhaltungen von der Inanspruchnahme des religiösen Glaubens in M 5?
3. Die Abbildungen M 1 und M 6 zeichnen, trotz der erkennbaren Mühsal, ein folkloristisches Bild vom Gesellenwandern. Aber Geselle war nicht gleich Geselle, Ungerechtigkeiten waren im Zunftsystem verbreitet. Aus M 3 kannst du die Ungleichbehandlung von Gesellen herausarbeiten! Welche wirtschaftliche Logik begründet diese Ungleichheiten?



M6

Hintergrundinfo

Die Gesellen auf Wanderschaft zu schicken, war durchaus sinnvoll, da der Austausch von Arbeitserfahrungen auf diese Weise nicht nur der Initiative des einzelnen oder etwa der Flucht vor Kriegen überlassen blieb. Handwerkliches Können wurde damals nämlich ausschließlich direkt vom Meister zum Lehrling und Gesellen weitergegeben. Das lag unter anderem daran, dass noch im frühen 18. Jahrhundert die meisten Handwerker kaum mehr als ein Gesangbuch lesen konnten. So wurden die Wanderjahre als die „Hochschule des Handwerks“ angesehen und dienten dem Technikaustausch über verschiedene Regionen hinweg.

Bevor man auf Wanderschaft ging, war es für den gerade fertig ausgebildeten Handwerker wichtig, in die Gesellschaft übernommen zu werden. Die Gesellschaft oder auch Gesellenbruderschaft war eine Vereinigung der Gesellen mit organisierter genossenschaftlicher Selbsthilfe. Sie unterstützte den Wandernden unter anderem bei der Vermittlung von Arbeit und im Fall der Krankheit.

Der wandernde Geselle musste während der Wanderschaft einige Regeln einhalten. An einem neuen Ort angekommen, hatte er sich in der Herberge zu melden. Dabei musste er seine Zunftfähigkeit nachweisen. Dies geschah mit Hilfe von Geburts- und Lehrbrief sowie mit der sogenannten „Kundschaft“ (in der Ausstellung Stat.9, Exponat-Nr.3). Die Kundschaft war eine Art von Arbeitsbescheinigung und gleichzeitig ein Ausweispapier, das Gesellen mit sich führen mussten. Sie diente der Obrigkeit als Kontrollinstrument, und die Polizei konnte auf deren Rückseite die Wanderstationen bestätigen. Kundschaften wurden am Anfang des 19. Jahrhunderts durch Wanderbücher abgelöst (in der Ausstellung Station 9, Exponat-Nr.1).

Die Gesellenherberge erfüllte mehrere Funktionen gleichzeitig. Sie diente als Anlaufstelle für die Wandernden, wo sie eine Übernachtungsmöglichkeit und Verpflegung fanden, sie war das „Kommunikationszentrum“ für einheimische und wandernde Gesellen sowie Ort der Arbeitsvermittlung. Hier konnte man erfahren, welcher Meister einen Gesellen brauchte. Jeder ankommende „ehrliche Geselle“ erhielt in der Herberge ein „Geschenk“. Falls keine Arbeit zu finden war, diente dieses als Überbrückungshilfe für den Weg bis zum nächsten Ort mit entsprechendem Zunft Handwerk. Die Höhe des Geschenks hing von der allgemeinen wirtschaftlichen Situation ab: In guten Zeiten konnte es sehr hoch steigen, so dass man in der Reichshandwerksordnung 1731 sogar feste Taxen (Beträge) einführte; in den schlechten Jahren ab 1770 war das Geschenk dagegen so „schmal“, dass die Gesellen durch Verbote vom Betteln in der Stadt abgehalten werden mussten.

Bei der Auswahl der Orte, die der Geselle besuchen wollte, gab es einiges zu beachten. Der Geselle sollte auf den Bahnen seiner Zunft bleiben, und das bedeutete, dass die Gebiete der Gegenpartei zu meiden waren. Innerhalb des Zunft Handwerks gab es nämlich Spaltungen, weil die einzelnen Zünfte sich vor allem in der Ausbildungszeit und der Ausbildungsform unterschieden. Zum Beispiel konnte einer gegnerischen Zunft der Vorwurf gemacht werden, keine „rechte Ordnung“ zu kennen. Man bekämpfte sich, indem man die anderen als unredlich erklärte. Das

Territorium des Gegners betrat man nicht. Im Übrigen spielte bei der Wahl der Route auch die Konfessionszugehörigkeit eine Rolle. Auf diese Weise ergab sich häufig ein Weg, der einem „Zickzackkurs“ glich.

Auf jeden Fall übten Städte größte Anziehungskraft auf die Gesellen aus. Es wurde den Gesellen sogar dringend empfohlen, in die Städte zu gehen, „denn in größeren Städten wird schönere und bessere Arbeit gemacht, weil sie besser bezahlt wird“ (vgl. M 2). Besonders beliebt waren die Städte mit berühmter Handwerkstradition, wo man die höchsten Qualifikationen erwerben konnte.

Ein Geselle konnte meist erst dann Meister werden, wenn er nach mehreren Wanderjahren in seinen Heimatort zurückgekehrt war. Die Dauer der Wanderschaft wurde von der Zunft vorgeschrieben, und es gab die Tendenz, sie immer weiter auszudehnen, denn auf diese Weise verschob man die Konkurrenz der nachwachsenden Handwerker generation in die Zukunft. In der langen Zeit der Wanderschaft war der Geselle unterschiedlichen Gefahren ausgesetzt. Er konnte durch sein Verhalten unter die „Strichvögel“ geraten oder in die Netze der berüchtigten Werber für den Militärdienst fallen. Wer sich darauf einließ, wurde unehrlich und konnte nicht mehr ins zünftige Handwerk zurückkehren. Trotz aller Schwierigkeiten und Schikanen sowie der Abhängigkeit von den Meistern, bei denen man Arbeit übernommen hatte, war die Wanderschaft beliebt und bot gewisse Freiheiten. Ohne diese Art der Ausbildungsreise hätten die Gesellen kaum eine eigene Kultur ausgebildet oder auch keine neuen freiheitlichen Ideen in anderen Ländern kennen gelernt. Vor letzterem hatte vor allem die staatliche Obrigkeit Angst. Deswegen kontrollierte sie ja den Wanderweg der Gesellen mit Hilfe der Kundschaften und verfolgte geradezu detektivisch den Weg von plötzlich auftauchenden jakobinischen Flugschriften in deutschen Landen nach.

Der absolutistische Staat versuchte, gegen die Gesellenvereinigungen, die nach dem Ende des 30jährigen Krieges stärker geworden waren, energisch vorzugehen. In der Tat strebten die Gesellen nämlich auch danach, durch gemeinsame Aktionen ihre Arbeitsverhältnisse zu verbessern. Ein Aufstand der Schuhknechte in Augsburg im Jahre 1726 führte dazu, dass es seit 1731 den Gesellen verboten war, gemeinsame Versammlungen abzuhalten oder gemeinsam die Arbeit niederzulegen. Bei solchen Vergehen wurde mit Zuchthaus oder sogar der Todesstrafe gedroht. Auch in Mannheim wurde 1756 eine Anzeige gegen Schumachergesellen erstatet, die „in höchst schädlicher Korrespondenz mit auswärtigen Orten wie Würzburg, München und Mainz stünden, wo Schuhmachergesellschaften beständen.“ Daher durften keine Gesellen aus jenen Orten mehr aufgenommen werden.

Abschließend muss man feststellen, dass die Ausbildungsreise in der Vormoderne wichtige Funktionen erfüllte, gerade auch, weil es an anderen Kommunikationsmöglichkeiten mangelte. Sie diente der Horizonterweiterung der jungen Leute, trug zur Bildung von sozialen und geschäftlichen Netzwerken bei und ermöglichte den Austausch aller Arten von Erfahrungen, aber auch von technischem Wissen. Insofern handelte es sich also um eine gesellschaftliche Institution, die zur Entwicklung der Wirtschaft sowie eines modernen freiheitlichen Staates durchaus ihren Beitrag leistete.

Zitierte und weiterführende Literatur

Bade, Klaus: Altes Handwerk, Wanderzwang und Gute Policy: Gesellenwanderung zwischen Zunftökonomie und Gewerbereform, in: Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 69/1982, Heft 1, S. 3 ff.

Brandl, Bruno /Günter Creutzburg (Hrsg.): Die Zunftlade. Das Handwerk vom 15. bis 19. Jahrhundert im Spiegel der Literatur, Berlin 1976

Goebhardt, Joseph Anton: Gebeth Buch für junge reisende Künstler und Handwerksgelesen von einem katholischen Geistlichen aus Franken, 1813

Hundert väterliche Lehren. Ein Geschenk für wandernde Handwerksgelesen von der Feyertagsschule in München, München (3. Aufl.) 1836 (1. Aufl. 1796)

Knoll, Gabriele: Kulturgeschichte des Reisens. Von der Pilgerfahrt zum Badeurlaub, Darmstadt 2006

Münch, Paul: Lebensformen in der frühen Neuzeit, Berlin 1998

Reith, Reinhold: Arbeits- und Lebensweise im städtischen Handwerk. Zur Sozialgeschichte Augsburger Handwerksgelesen im 18. Jahrhundert (1700-1806), Göttingen 1988 (= Göttinger Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Band 14)

Tenfelde, Klaus (Hg.): Arbeit und Arbeitserfahrung in der Geschichte, Göttingen 1986

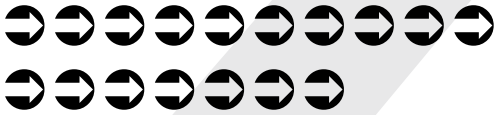
>>>> VORTRÄGE ZUM THEMA

Mi. 11.07.07, 19:30 Uhr
 Prof. Dr. Sylvia Schraut, München:
Was Du nicht erlernst hast, musst Du erwandern...
 Mobilität im historischen Wandel

Mi. 31.10.07, 19:30 Uhr
 Mathias Müller:
„Das Wandern ist des Müllers Lust“ – die Tradition der Wanderschaft in Handwerksberufen

Alle Vorträge finden im Auditorium des Landesmuseums statt. Der Eintritt ist frei.

VON „FAHRENDEN LEUTEN“, GAUNERN UND GANOVEN



Bildungsplanbezug

Baden-Württemberg:

Gymnasium, Sek.1: Entwicklung des Neuzeitlichen Europa, Kennzeichen der Herrschaftsform des Absolutismus;
Realschule, Sek.1: Thema: Macht und Herrschaft

Hessen:

Realschule/Gymnasium, Sek.1: Welt- und Menschenbild
Gymnasium, Sek 2: Staat und Untertan im Absolutismus, Europäische Aufklärung, Menschenbild

Rheinland-Pfalz:

Realschule/Gymnasium, Sek.1: Thema: Staat und Herrschaft zur Zeit des Absolutismus

In der Ausstellung

Die Station 3 „Unter freiem Himmel – Das Leben auf der Straße“ gibt einen Einblick in das Leben der Vaganten, die regionale Verbreitung von Räuberbanden durch Karten und die Maßnahmen der Obrigkeit in Form von Verordnungen, aber auch Strafinstrumenten.

Inhalt – worum geht's?

Am Rande oder außerhalb der ständischen Gesellschaft befanden sich viele Menschen, die ohne festes Zuhause dauerhaft unterwegs waren. Die Straße war ihre Heimat. Sie stammten aus der bäuerlichen und gewerblichen Unterschicht, waren aus dem Dienst entlassene oder desertierte Soldaten, Hausierer, Gaukler und Bettler.

Mit der Kriminalisierung der Nichtsesshaftigkeit wurden die Grenzen zur berufsmäßigen Kriminalität fließend. Polizeiverordnungen setzten Vaganten, Bettler und Räuber förmlich gleich: drakonische Strafen trafen alle. In den bürgerlichen Schichten kam es gleichzeitig zu einer Romantisierung des „freien Lebens“. Räuber- und Ritterromanen erlebten eine Blüte.

Materialien

→ M1

Lands-Ordnung / Staatliche Verordnungen

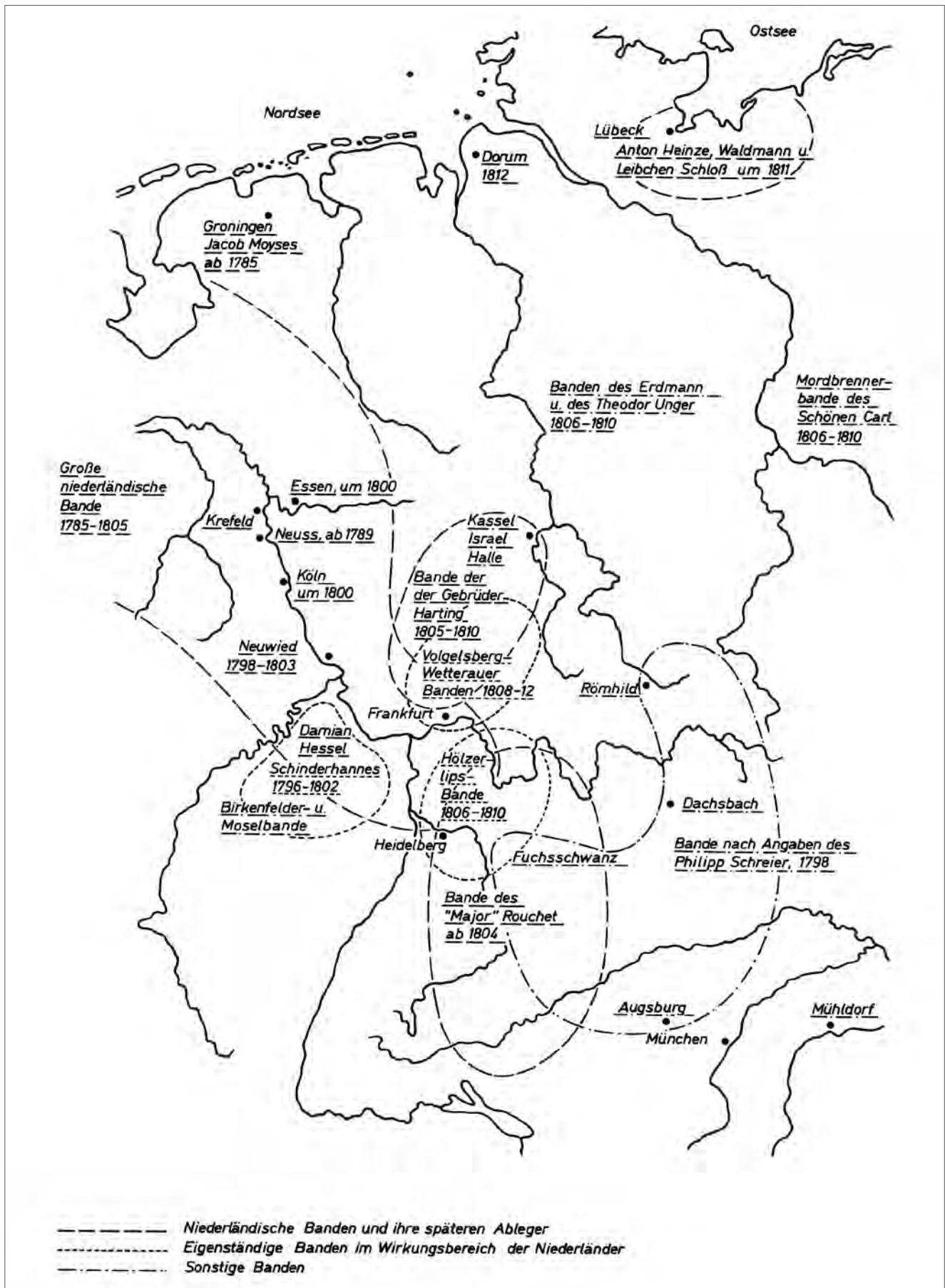
Churfürstlicher Pfaltz bey Rhein etc. Erneuert und Verbessertes Land-Recht.

Weinheim: J. Meyer, 1700. [8], 522, [40] S.; 29x19 cm
<http://www.uni-mannheim.de/mateo/desbillons/land.html> (Abfragedatum: 25.1.07)

„III. Von Schalcks-Narren / Landfahrern / falschen Spielern / und dergleichen Lottergesinde. Gleicher gestalt befehlen Wir auch und wollen / Nachdem beyde hohen und niedern Stands mit diesem Gesinde mercklichen beschweret / bevorab viel guter einfältiger Leut / sonderlich die liebe Jugend / durch gemeldte falsche Spieler und Lotterbuben listiglich hindergangen / und ofte in endliches Verderben gesetzt werden / daß allenthalben Unsers Fürstenthumbs /sonderlichen an denen Enden / da die Landstrassen für= und durchgehen / bey denn Wirthen und sonst ernstliche Versehung beschehe / daß solches lose Gesinde mit nichten geduldet / gehauset oder beherberget werde / viel weniger weder umb wenig / oder viel zu spielen / oder andere ihre Geschwindigkeiten oder Liste zu üben verstatet: Sondern da deren einer oder mehr / wann er einst von den Unsern ab= und ausser Lands gewiesen /wieder zur hand kommen / und Unsers Gebiets mit angeregtem spielen und verboten Künsten betreten / dieselbe eingezogen / und deren Gelegenheit und Verwirckung zur Ganzten berichtet werden / ferner darunter zu bescheiden; Sonderlich aber / da und was solche falsche Spieler an Geld oder Gelds wehrt / andern Ein= und Außländischen abgewonnen / oder sonsten durch ihre Listen an sich gebracht / das alles soll ihnen abgenommen / eingezogen / und fürter in das Allmosen selbigen Orts verwendet und verrechnet werden.

Versehung: Anordnung

beschehe: Schreibfehler für geschehe



M4

134. Rinaldo.

Mel. kurz nach Erscheinen des Liedes 1800 entstanden
aus einer ältern Weise.

Schrittmäßig.



In des Wal=des tief=sten Grün=den, in den Höh=len tief ver=steckt,
in den Höh=len tief ver=steckt, schläft der Räu=ber al=ler=kühn=ster,
bis ihn sei=ne Ro=sa weckt, bis ihn sei=ne Ro=sa weckt.

→ M3

Alltag der Vaganten

Stadtdirektor Pfister zu Heidelberg, Aktenmäßige Geschichte der Räuberbanden an den beiden Ufern des Mains, im Spessart und im Odenwalde, Heidelberg 1812, S. 33-34

„So wurde unter anderem der so genannte stumpfarmige Zimmermann, Philipp Müller, und nach und nach seine ganze Familie verhaftet, welche sich, ohne festen Wohnsitz, ohne einen bestimmten, ergiebigen Nahrungszweig, im Badischen und Darmstädtischen Odenwalde schon seit langem herumtrieb. Der Alte hatte früher unterm Pfälzischen Militär, als Pionier gedient, hatte später seinen Arm durch einen unglücklichen Fall, beim Arbeiten auf seiner Profession, strapirt erhalten und zog nun, seit langen Jahren, von Ort zu Ort, mit einem Kasten voll Meerschweinchen umher, welche er ums Geld sehen ließ [...] Ein Verbrechen war von ihm nicht bekannt; [...] Ihm lag also damals nichts zur Last, als sein Vagantenleben. [...] Wenn man einmal meine Meerschweinchen in einem Ort gesehen hat, so ist dort auf geraume Zeit kein Verdienst mehr für mich, [...] so sagte er, [...] Und meine Kinder würde ich in festen Wohnsitze überdies auch nicht ernähren können; so aber fehlt dieses nicht. Klagt eines Hunger, so hänge ich ihm ein Bandelier Tragringe um und schicke ihn in das nächste Dorf; kauft man ihm nichts ab, so gibt man doch dem Kinde ein Stück Brot, [...] und sein Hunger ist gestillt [...] Also der stumpfarmige Zimmermann; - und was lässt sich wohl gegen seine praktische Lebensphilosophie einwenden, so lange für Menschen seiner Art nicht auf andere Weise gesorgt ist? - und seiner Art Menschen giebt es so viele!

Bandelier: Wehrgehenk, d.h. Schulterriemen oder Gürtel
strapirt: Bedeutung unklar

→ M4

Räuberromantik: Rinaldo Rinaldini

Franz Magnus Böhme: Volksthümliche Lieder der Deutschen im 18. und 19. Jahrhundert, Hildesheim u. New York 1970, Lied Nr. 134

1. In des Waldes tiefsten Gründen,
in den Höhlen tief versteckt,
schläft der Räuber allerkühnster,
bis ihn seine Rosa weckt.

2. „Rinaldini!“ ruft sie schmeichelnd,
Rinaldini wache auf!
Deine Leute sind schon munter,
längst schon ging die Sonne auf!“

3. Und er öffnet seine Augen,
Lächelt ihr den Morgengruß.
Sie sinkt sanft in seine Arme
Und erwidert seinen Kuß.
[...]

7. Laß uns fallen oder siegen!
Alle rufen: „Wohl, es sei!“
Und es tönen Berg und Wälder
Ringsumher vom Feldgeschrei.
[...]

9. Rinaldini, eingeschlossen,
Haut sich, muthig kämpfend, durch
Und erreicht im finstern Walde
Eine alte Felsenburg.
[...]

11. Rinaldini, Lieber Räuber!
Raubst den Weibern Herz und Ruh;
Ach, wie schrecklich in dem Kampfe,
Wie verliebt im Schloß bist du!

Bearbeitungsideen

→ M1 und M2

1. Analysiere die Quelle und arbeite die Hauptpunkte heraus.
2. Warum wurden Landfahrer ausgegrenzt?
3. Wen trifft das Gesetz? Vergleiche dazu die Quellen zum Alltag der Vaganten.
4. Ist die Verordnung gerecht? Ist sie durchführbar?
5. Vergleiche die Karten der Räuberbanden mit einer geophysikalischen und einer politischen Karte. Warum konzentrieren sich die Räuberbanden in bestimmten Gebieten?

→ M1 und M3

1. Wer gehörte alles zu den „Landfahrern“?
2. Ein fester Wohnsitz hätte viele Konflikte mit den Behörden vermieden. Welche Gründe sprachen dennoch dagegen?

→ M4

1. Wie wird der Räuber Rinaldo Rinaldini im Lied charakterisiert?
2. Kennst du noch andere bewunderte oder legendenhafte Räuber?
3. „Rinaldo“ war ein Lied für das Bürgertum. Warum bewunderte das Bürgertum einen Räuber?

Hintergrundinfo

Staatliche Verordnungen

Allein die hohe Anzahl der Edikte und Mandate, die Bettler und Fahrendes Volk einschränken sollten, zeigen einerseits das hohe Interesse des absolutistischen Territorialstaats an der Bekämpfung des Vagantenwesens, andererseits die Nutzlosigkeit der Verordnungen. Die einzelnen Territorien arbeiteten nicht zusammen, für die Überwachung der Grenzen fehlte das Personal. Kriminelle Delikte und die Bettelei von „herrenlosem Gesindel“ wurden gleich hart bestraft. Zweck dieser Verordnungen war, Kriminelle und Bettler, die den „ehrlichen Leuten“ das Geld stahlen, aus dem Staatsterritorium fernzuhalten. Dabei wurde nicht gegen Arme an sich vorgegangen: Bettelei wurde in zwei Gruppen unterteilt. Während ortsangehörige Bettler ein obrigkeitliches Anrecht auf Almosen hatten, wurden fahrende

Bettler durch die Bettelordnungen seit dem 16. Jahrhundert kriminalisiert.

Wurde jemand des Ortes verwiesen, hatte er als „Herrenloser“ gar keine Rechte mehr. Bestrafung und Landesverweis erfolgten ohne Rechtsprechung, der Status des Fahrenden genügte. Die Gesetze trafen unterschiedslos Bettler, Hausierer, wandernde Handwerker, desertierte oder verkrüppelte Soldaten, Losverkäufer, Musikanten.

Armut auf dem Land

Die Klein- und Kleinstbauern waren in ständiger Gefahr, bei Missernten ihre Lebensgrundlage zu verlieren, ebenso die von ihnen abhängige große unterbäuerliche Schicht, Knechte, Mägde und Tagelöhner. Auch die Handwerker waren von Armut bedroht. Auf dem Land wurden die Zunftordnungen weniger starr eingehalten als in den Städten, so kam es zu einer Überbesetzung der Meisterstellen. In der Folge konnten die kleinen Handwerker ihren Lebensunterhalt nicht mehr sichern. Nicht mehr arbeitsfähige Alte und Witwen verarmten, wenn die Familie sich nicht um sie kümmern konnte.

Da die Heiratserlaubnis an ein Mindestvermögen gebunden war, war in den niederen Schichten eine Ehe oft nicht möglich. Die Frau hatte jedoch die Folgen der Sittengesetzgebung allein zu tragen: Frauen wurden bei unehelicher Schwangerschaft aus Dienst und Dorf vertrieben, selbst mitleidige Verwandte durften sie unter Strafandrohung nicht aufnehmen. Alleinstehende Frauen und ledige Mütter wurden pauschal der Hurerei verdächtigt.

Ob nun eine ledige Mutter ihre Ortsangehörigkeit verlor, ein Soldat dienstuntauglich wurde, Hausierer zu Ortswechsellern gezwungen waren, um ihre Waren zu verkaufen oder eine ganze Familie sich zur Arbeitssuche auf Wanderschaft begab, ihr Status war der Gleiche: Sie waren rechtlose Vaganten und die Grenzen zur Kriminalität fließend.

Historische Räuber

Bis ins 19. Jahrhundert hinein war nicht die Stadt, sondern das Land der Schauplatz schwerer Verbrechen. Gründe hierfür waren das Fehlen einer Polizei im heutigen Sinn, Unterstützung durch die Landbevölkerung, ausgedehnte Waldgebiete und die territoriale Zersplitterung des Südwestens Deutschlands.

Flucht ins „Ausland“ war rasch möglich, die Verfolger mussten an den Grenzen umkehren.

Eine Langzeitkarriere: Hannikel

Jakob Reinhardt, genannt Hannikel, gehörte zur Gruppe der Sinti, die als „Jauner und Zigeuner“ pauschal kriminalisiert wurden. Eine Anstellung war damit fast ausgeschlossen. Die Hannikel-Bande bestand aus einem Kern von ca. 35 Personen und verübte spektakuläre Überfälle im Nordelsaß und der Pfalz. Die Opfer waren meist Juden, wobei sich die Räuber die Judenfeindlichkeit der Nachbarn zu Nutzen machten. Auch Pfarrer wurden beraubt: Hannikel sagte nach seiner Verhaftung vor Gericht aus, er habe geglaubt, „einen evangelischen Pfarrer zu bestehlen, sey eben so erlaubt und gottgefällig, als wenn man einem Juden das Seinige wegnehm“. Am 17. Juli 1787 wurde er nach fast 20 Jahren Räuberei in Sulz am Neckar gehängt.

Kleinganove mit großem Ruf: Hölzerlips

In den 1770er Jahren als Georg Philipp Lang geboren, war er zunächst Hausierer mit Holzwaren, was ihm seinen Spitznamen Hölzerlips einbrachte. Nach einem Gefängnisaufenthalt wegen Landstreicherei – wegen seines Hausiererlebens fast unvermeidlich – wurde er zum Räuber. Im Bereich Südhessen verübte er seit ca. 1803 Straßenraub und Diebstähle. 1811 wurde er nach einem Überfall auf eine Kutsche nahe bei Hemsbach verhaftet, am 31. Juli 1812 nach einem Prozess in Heidelberg mit drei anderen Räufern öffentlich hingerichtet. Es ist allerdings zweifelhaft, ob der Hölzerlips Hauptmann einer Bande war. Ein Verzeichnis der Straftaten deutet eher auf eine lose Gruppe, die in den Jahren wirtschaftlicher Not durch die Kontinentalsperre Kleindelikte nahe dem Mundraub beging.

Ein Volksheld: Schinderhannes

Der Hunsrück wurde 1797 ins Napoleonische Reich integriert. Die alten Verwaltungsstrukturen wurden aufgelöst, die neuen, französischen, waren noch nicht funktionsfähig. Diese Umstände nutzte Johann Bückler, genannt Schinderhannes, bei seinen Überfällen. Als junger, charismatischer Mann verstand er es, seine Diebstähle als Schädigung der französischen Besatzungsmacht darzustellen und sicherte sich so bis zuletzt

die Sympathie der Bevölkerung. Spektakuläre Fluchten, mit Fackelschein und Pulverdampf inszenierte Überfälle und herrschaftliches Auftreten als „König vom Soonwald“ verstärkten seinen Ruf. Erst staatsübergreifende Fahndungsmaßnahmen führten am 31. Mai 1802 zur Gefangennahme des Schinderhannes. Obwohl auch seine Überfälle mit Sicherheit nur aus Geldgier stattfanden, nutzte der Schinderhannes den öffentlichen Prozess im Oktober 1803 zur gelungenen Selbstdarstellung als edler junger Räuber (er war ca. 24 Jahre alt). Der „edle Räuber“ war ein Motiv, das, transportiert von einer Flut von Räuberromanen, Hochkonjunktur hatte und Publikum und Nachwelt für die romantische Verklärung empfänglich machte.

Räuberromantik

Was fasziniert, ist der Mythos Räuberleben, ein „Gegenentwurf zu Ordnung, Unterordnung und Zivilisation“ gegenüber der bürgerlichen Gesellschaft, aber auch Autonomie, Selbstbestimmtheit und persönliche Macht. In der Darstellung der Vaganten durch teure Porzellanfiguren sichert das Bürgertum sein Selbstverständnis als „Mittelschicht“ durch die Abgrenzung nach unten. Die dadurch erreichte und bestätigte Distanz und die Verklärung durch die übermächtige Strömung der Bukolik machte die Reichen blind für die reale Armut auf dem Land.

Das Lied „Rinaldo Rinaldini“

Der Liedtext beruht auf einem Gedicht von Christian August Vulpius, erschienen in seinem Roman „Rinaldo Rinaldini“ 1800. Die Melodie ist die Abwandlung eines anderen Liedes, die letzten Takte des „Räuberliedes“ gleichen der Anfangsmelodie der Marseillaise. Das Lied verbreitete sich um 1800 sehr schnell und wurde bis zum 19. Jahrhundert gesungen.

Christian August Vulpius (1762 – 1827) war der Schwager Goethes. Sein bekanntestes Werk „Rinaldo Rinaldini, der Räuberhauptmann“, stieß auf immenses Publikumsinteresse und wurde um Fortsetzungen ergänzt. Historische Grundlage war der legendäre zeitgenössische Räuber Angelo Duca (Italien, 1734 – 1784). Ein Zusammenhang mit Händels Oper „Rinaldo“ (1711) besteht nicht. Die Handlung besteht aus einer romantisch-klassischen Kette von Abenteuern, in

denen der Räuber Rinaldo Rinaldini seinen Edelmut, seine Kampfkünste und erotische Anziehungskraft beweist, indem er schöne Frauen rettet, reiche Adlige beraubt und aus Gefangenschaft entflieht. Als Prototyp des „gerechten Verbrechers“ meistert er jede Situation.

„Rinaldo Rinaldini“ beteiligt sich auch am korsischen Freiheitskampf. Im Roman wird der sozialrevolutionäre Komplex allerdings systematisch in die Sphäre des Phantastischen entrückt. Ort der Handlung ist das ferne Korsika, mystische Geheimbünde, allen voran der „Alte von Fronteja“ organisieren die Revolution und nicht zuletzt werden mit Rinaldo „Rebell“ und „Verbrecher“ gleichgestellt. Die Räuber- und Ritterromane dienen als Ablenkungs- und Beruhigungsmittel gegenüber den politischen Zeitereignissen.

Weiterführende Aufgaben / Projektideen

→ Landfahrer wurden in den Verordnungen des 17. und 18. Jahrhunderts ausgegrenzt und kriminalisiert. Wie sehen die Gesetze heute aus?

(Noch 1953 verabschiedete der bayerische Landtag die „Landfahrerverordnung“, die „Landfahrer“ unter Sonderüberwachung stellte. Es wurde 1970 wegen Grundgesetzwidrigkeit aufgehoben.)
<http://www.berlinonline.de/berliner-zeitung/archiv/.bin/dump.fcgi/2002/0111/feuilleton/0006/index.html> (Abfragedatum 3.4.2007)

→ Welche Vorurteile gegen Fahrende gibt es heute (noch)?

(Außerschulischer Lernort: Das Dokumentations- und Kulturzentrum deutscher Sinti und Roma in Heidelberg. Bremeneckgasse 2, 69117 Heidelberg
<http://www.sintiundroma.de/>)

→ Team-Referate: Berühmte Räuber – historische Wirklichkeit und Rezeptionsgeschichte.
 (Robin Hood, Schinderhannes)

→ Ein interkultureller Vergleich des Räuberwesens: Welche Legenden über Räuber gibt es in Italien, den Niederlanden, England, USA?

Zitierte und weiterführende Literatur

Becker, B.: Aktenmäßige Geschichte der Räuberbanden an den beiden Ufern des Rheins. Köln 1804, 3. Reprint der Originalausgabe, Leipzig 1988

Greiner, Martin: Die Entstehung der modernen Unterhaltungsliteratur. Studien zum Trivialroman des 18. Jahrhunderts. Hamburg 1964 (= Rowohlts deutsche Enzyklopädie), S. 116-126

Kindlers neues Literaturlexikon © CD-ROM 1999
 Systema Verlag GmbH

Küther, Carsten: Räuber und Gauner in Deutschland. Das organisierte Bandenwesen im 18. und frühen 19. Jahrhundert, Göttingen 1976 (= Kritische Schriften zur Geschichtswissenschaft 20)

Stadtdirektor Pfister zu Heidelberg: Aktenmäßige Geschichte der Räuberbanden an den beiden Ufern des Mains, im Spessart und im Odenwalde. Enthaltend vorzüglich auch die Geschichte der Beraubung und Ermordung des Handelsmannes Jacob Rieder von Winterthur auf der Bergstraße. Nebst einer Sammlung und Verdollmetschung mehrerer Wörter der Jenischen oder Gauner-Sprache, Reprint nach der Ausgabe bei Gottlieb Braun, Heidelberg 1812, Reprint o.J.

Reininger, Anton: Die Bekehrungsgeschichte des ehemaligen Zigeunereinführers Jakob Reinhardt, genannt Hannikel, welcher den 17ten Julius 1787 zu Sulz am Neckar gehängt wurde, Rottenburg 1831

Schönberger, Klaus (Hg.): Vabanque. Bankraub, Theorie, Praxis, Geschichte, o.J. (2002)

Schubert, Ernst: Arme Leute. Bettler und Gauner im Franken des 18. Jahrhunderts, Neustadt a. d. Aisch 1983 (= Darstellungen aus der Fränkischen Geschichte 26)

Schurke oder Held? Historische Räuber und Räuberbanden, hg. v. Harald Siebenmorgen (= Volkskundliche Veröffentlichung des Badischen Landesmuseums Karlsruhe 3), Sigmaringen 1995

Links

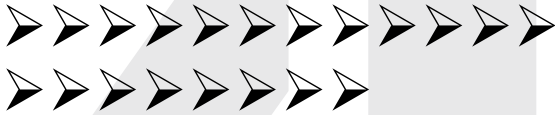
<http://www.hessen-martin.de/index.html?lang.html>
 Private Seite über Räuber in Spessart und Odenwald

http://rhein-main-nahe.blog.de/2005/09/20/personen_im_umfeld_des_raubers_schwarzer-191834
 Beschreibung der Räuber im Odenwald und Hunsrück

<http://www.net-art.de/kropp/schind.htm>
 Seite über Schinderhannes und andere Räuberbanden. Bilder, Berichte (selten die Originalquellen), Hintergrundinformationen

<http://www.loreley.de/vgnastaetten/miehlen/schinderhannes.htm>
 Lebensgeschichte des Schinderhannes, einigermaßen kritisch, Facharbeit.

DIE EISENBAHNREISE – ZEIT EROBERT DEN RAUM



Bildungsplanbezug

Baden-Württemberg:

Realschule, Geschichte, Kl.8: Neuzeit – Erfindungen, Entdeckungen, Entwicklungen
Gymnasium, Geschichte, Kl.8: Entwicklung des neuzeitlichen Europas
Geschichte, Kursstufe: Prozesse der Modernisierung in Wirtschaft, Politik und Gesellschaft seit dem 18. Jahrhundert

Hessen:

Gymnasium, Geschichte, Kl.9: Industrielle Revolution und soziale Frage
Geschichte, Jahrgangsstufe 12: Gesellschaftliche Veränderungsprozesse am Beginn der Moderne; Die industrielle Revolution und ihre Folgen

Rheinland-Pfalz:

Realschule/Gymnasium, Geschichte, Kl.9: Die wirtschaftliche und staatliche Entwicklung in Deutschland; Die industrielle Revolution
Gymnasium, Grundfach Gemeinschaftskunde mit Schwerpunkt Geschichte: Die industrielle Revolution

In der Ausstellung

Die Stationen 17 und 18 der Ausstellung befassen sich mit der Entwicklung der Eisenbahnen und des Reisens. Die „Dampflok“ ist das Mobilitätssymbol der Industrialisierung im 19. und frühen 20. Jahrhundert. Höchst eindrucksvoll ist eine Begegnung mit der letzten badischen Schnellzuglokomotive der Baureihe 18316, der Badischen IVh, die 1919 gebaut wurde und jetzt von den Besuchern der Ausstellung am Landesmuseum besichtigt werden kann.

Inhalt – worum geht's?

Seit Anfang des 19. Jahrhunderts wurden Dampfmaschinen erfolgreich auch als Antrieb für Schienenfahrzeuge verwendet. Um die Jahrhundertmitte revolutionierte die Dampfeisenbahn das Reisen. Sie transportierte Menschen und Waren nicht nur schneller, sondern auch zuverlässiger und preiswerter als Postkutschen oder Pferdefuhrwerke. Seit 1843 brauchte man etwa von Mannheim nach Karlsruhe mit der Eisenbahn zwei Stunden und fünfundvierzig Minuten. Mit der Postkutsche dagegen dauerte die Fahrt einen ganzen Tag. Daher verdrängte die Eisenbahn auf den Hauptstrecken allmählich die Fuhrwerke, deren Aufgabe nach und nach auf die Herstellung der Verbindungen zu den Eisenbahnstationen reduziert wurde.

Die erste Lokomotive in Deutschland, der berühmte „Adler“, der seit 1835 zwischen Nürnberg und Fürth fuhr, kam aus England. Auch die Lokomotiven für die Eröffnung der Strecke Mannheim-Heidelberg wurden in England bestellt. Ebenso wurden Lokomotivführer und Techniker zunächst in England angeworben. Deutschland fehlte es zu Beginn sowohl an den entsprechenden Produkten als auch am Wissen für den Betrieb der Eisenbahn. Dies änderte sich jedoch relativ schnell. Deutschland lernte von England und gerade dadurch wurde die Industrialisierung des Landes massiv unterstützt. Jedoch trug die Eisenbahn auch entscheidend zur Integration Deutschlands bei, was ebenfalls die wirtschaftliche Entwicklung förderte. Ökonomisch gesehen war die Eisenbahn also ein Motor der Modernisierung. Ganz im Ge-

gensatz hierzu spiegelte in sozialer Hinsicht eine Fahrt mit der Eisenbahn lange die traditionelle Stände- und Klassenstruktur der Gesellschaft wider.

Materialien

→ M1

Die badische Eisenbahnbauverwaltung bestellte 1839

- 2 Lokomotive mit Tenders und Reservestücken
- 3 Personenwagen I. Klasse (Diligences) zu 24 Personen jeder,
- 6 Personenwagen II. Klasse (Chars à bancs) zu 40 Personen,
- 6 Personenwagen III. Klasse (Waggons) zu 40 Personen,
- 2 Pritschwagen (Truks).

„Die Lokomotiven wurden von Sharp, Robert’s u.C. in Manchester gefertigt und sind bereits in Rotterdam angekommen, und wieder verladen. Sie werden in 2 bis 3 Wochen in Mannheim eintreffen.

Die Wagen sind bei Pauwels. u. Comp. in Aachen bestellt, und der größere Theil ist bereits in Heidelberg angekommen, und zur Zufriedenheit ausgefallen.

So wie die Lokomotive zusammengesetzt seyn werden, werden auf dem fertigen Bahnstücke Probefahrten angestellt werden, zu welchen Zwecke eine Quantität Coaks angekauft ist.

Ein englischer Mechaniker wird zum Behuf der Aufstellung der Maschinen und Leitung der Probefahrten in Mannheim erwartet.“

[zitiert nach: von Hippel u.a., Eisenbahn-Fieber, S.131]

→ M2

Herkunftsländer der 1853 auf den preußischen Eisenbahnen in Betrieb befindlichen Lokomotiven nach Beschaffungsjahren

Jahr	Anzahl insges.	Deutschland	England	Belgien	USA
1838	7	0	6	1	0
1839	12	0	12	0	0
1840	12	1	11	0	0
1841	20	0	19	1	0
1842	22	6	12	2	2
1843	35	11	13	3	8
1844	17	7	8	1	1
1845	50	26	21	3	0
1846	80	56	20	4	0
1847	106	72	14	20	0
1848	74	57	11	6	0
1849	24	23	0	1	0
1850	53	42	5	6	0
1851	54	54	0	0	0
1852	58	56	1	1	0
1853	105	99	0	6	0

[aus: Fremdling, Eisenbahnen, S.76]

→ M3

Eisenbahnzeit(en)

Die Eisenbahn „war Anfang der 1840er Jahre mit einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 25 km/h das schnellste Verkehrsmittel, und der Aufbau des Eisenbahnnetzes zwang zur Ablösung der unterschiedlichen Ortszeiten durch eine einheitliche Zeit. Die zumeist privaten Eisenbahngesellschaften richteten sich in der Regel nach der Ortszeit am Sitz ihrer Gesellschaft.

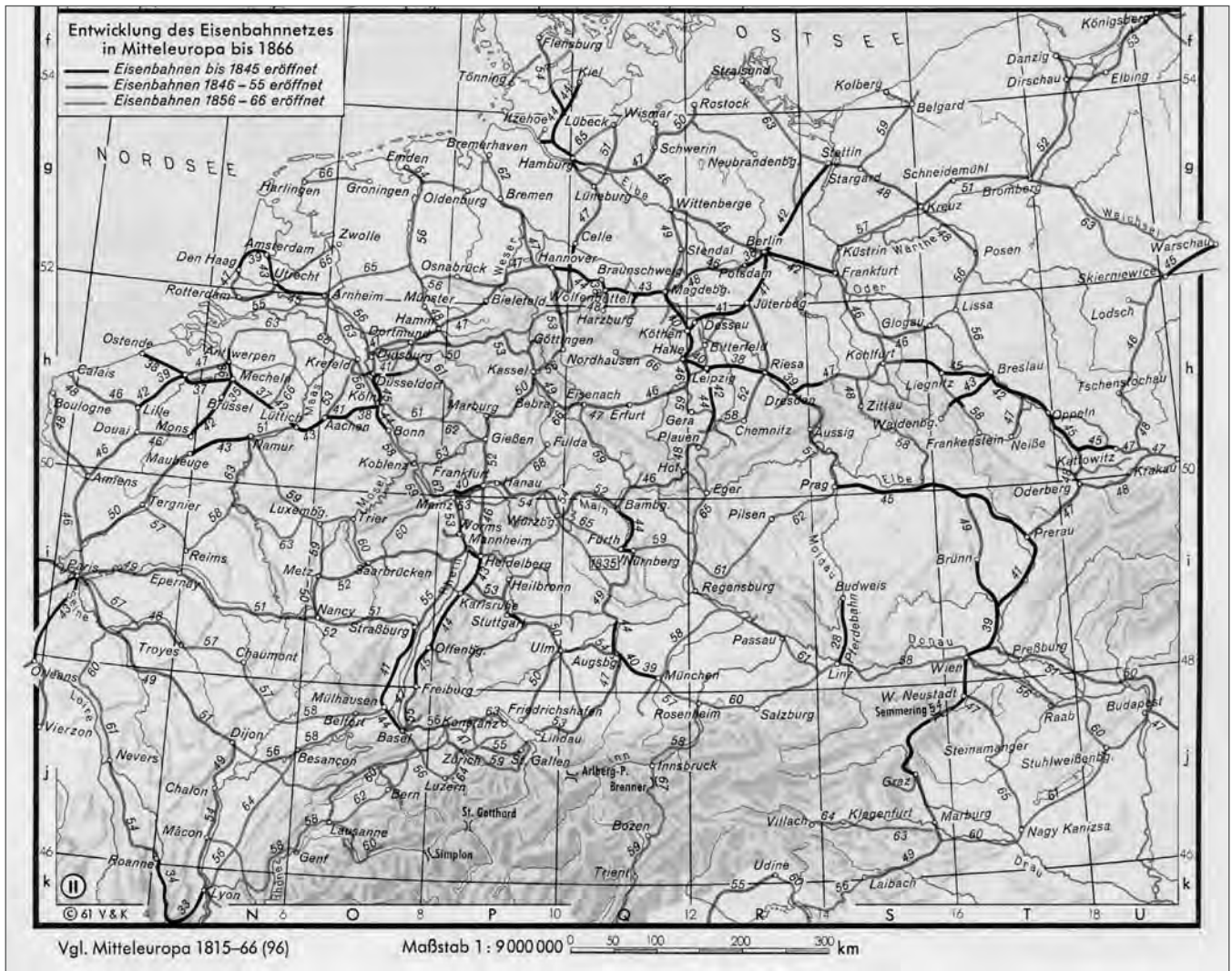
Die badische Eisenbahn wurde hingegen von Anfang an in staatlicher Regie betrieben. Die ‚Direction der Großherzoglichen Posten und Eisenbahnen‘ führte am 27. Juni 1845 für alle öffentlichen Uhren des Landes die Mannheimer Zeit ein, die zugleich auch die Eisenbahnzeit war (Verordnung 1845). Die aufstrebende Hafenstadt war der nördliche Anfangspunkt der Bahnstrecke, die zunächst bis Offenburg und später bis Basel geführt wurde. Morgens stellte ein Mitarbeiter der Bahn seine Taschenuhr nach der Turmuhr des Kaufhauses am Paradeplatz in der Mannheimer Innenstadt. Von dort trug er die Zeit zum damaligen Bahnhof am Tattersall. Dort übernahm sie der Schaffner des ersten Zuges und gab sie an allen Haltestationen weiter. Die Postrouden übernahmen die Mannheimer Zeit an den Bahnhöfen und trugen sie auch in abseits der Bahnlinie gelegene Orte.“ (...)

„Mit zunehmender Vernetzung der Verkehrs- und Kommunikationsmittel wurden bis in die 1860er Jahre in vielen europäischen Staaten einheitliche Zeiten eingeführt. Maßgeblich war zumeist die Ortszeit der jeweiligen Hauptstadt. In Württemberg galt die Stuttgarter Zeit und die Badener lösten die Mannheimer durch die Karlsruher Zeit ab.“ (...)

„Die Einführung der Länderzeiten löste gerade im von Kleinstaaten dominierten Deutschland die Probleme nicht. Im Gegenteil: An den Ländergrenzen verschärfte sie sich. So stießen zum Beispiel am Bodensee fünf verschiedene Länder mit fünf verschiedenen Zeiten aufeinander. Wenn die Uhren im österreichischen Bregenz den Mittag anzeigten, war es in Romanshorn am Schweizer Ufer 11.32 Uhr. Zum gleichen Zeitpunkt war es im bayerischen Lindau 11.49, im württembergischen Friedrichshafen 11.39 und im badischen Konstanz 11.36 Uhr.“ (...)

„In Deutschland wurde die Mitteleuropäische Zeit erst 1893 eingeführt. (...) Zuerst hatten die Preußischen Staatsbahnen im Gebiet des Norddeutschen Bundes die Berliner Ortszeit als Standardzeit eingeführt. Die süddeutschen Eisenbahnen entschieden sich danach für die Mitteleuropäische Zeit als bahninterne Betriebszeit. 1890 einigte sich der Verein deutscher Eisenbahnen auf diese Zonenzeit. Am 1. April 1893 trat um Mitternacht die Mitteleuropäische Zeit auch ins bürgerliche Leben.“

(aus: Alle Zeit der Welt. Von Uhren und anderen Zeitzeugen, S. 33-38)



→ M4
Ausbau des Eisenbahnnetzes in Mitteleuropa
 (aus: Putzger, Historischer Weltatlas, Berlin 1961, S.99)

→ M5
Reglement für die Reisenden auf der Großherzoglichen Eisenbahn

>>>> „Billets für ganze Wagenabteilungen müssen wenigstens eine halbe Stunde vor der Abfahrt gelöst werden.“

>>>> „Fünf Minuten vor der Abfahrt wird das Ausgeben der Billets eingestellt, und es bleibt das Bureau bis nach der Abfahrt geschlossen.“

>>>> „Der Eintritt in die Einsteighalle geschieht nur durch Wartsäle; auf anderem Wege ist dem Publikum der Zugang nicht gestattet.“

>>>> „Eine Stunde vor Abgang des Zugs werden die Eingänge zu den Wartsälen geöffnet. Zutritt in dieselben ist nur den mit Billets für die nächste Fahrt versehenen Personen gestattet, und zwar nach Ausweis der Billets in die für die verschiedenen Wagenklassen bestimmten Räume; die Billets müssen daher beim Eintritt den Portiers vorgezeigt werden.“

>>>> „Fünfzehn Minuten vor jeder Abfahrt wird zum erstenmal das Zeichen mit der Glocke gegeben, worauf die Ausgänge der Wartsäle geöffnet und die Reisenden in die Halle zum Einsteigen in die Wagen zugelassen werden. Fünf Minuten vor der Abfahrt wird mit der Glocke das letzte Zeichen gegeben und sodann die Zugänge in die Halle geschlossen. Die Reisenden sind daher ersucht, sich vor dieser Zeit am Einsteigeplatz einzufinden. Wer die Zeit der Abfahrt versäumt, hat kein Anspruch auf Ersatz zu machen.“

(zitiert nach: von Hippel u.a., Eisenbahn-Fieber, S.124)

→ M 6

Die badischen Landtagsabgeordneten nehmen Stellung zu einer Reise in der billigsten Klasse der Eisenbahn

Der demokratisch inspirierte Abgeordnete Brentano in der Sitzungsperiode 1845/46:

„Unversucht schmeckt nicht, und ich habe deshalb die Sache selbst probiert, bin auf einem solchen Stehwagen gefahren und kann nun aber erklären, dass dies die größte Qual ist, die man einem Menschen antun kann. (Lachen und Widerspruch von verschiedenen Seiten). Ich bitte, meine Äußerungen nicht mit Lachen zu empfangen, wo es sich darum handelt, die arme Volksklasse zu schützen. Es ist, sage ich, eine Qual, wenn die armen Leute auf solchen Wagen fahren müssen bei schneidender Kälte, Sturm und Regen, wenn in der Luft der Schnee gepeitscht wird und der Wind den Leuten die Schlossen in's Gesicht führt. Wer fährt auf solchen Wagen? Arme Handwerksbursche und arme Landleute, die mit leerem Magen dem Unwetter nicht Trotz bieten und sich gegen Sturm und Regen durch gehörige Kleidung nicht decken können. Für diese Leute erhebe ich meine Stimme.“

Nach dem Ausbruch der Märzrevolution wieder Brentano: „Die Zeit der Bitte ist vorüber – dass man endlich auf das arme Volk die schuldige Rücksicht nimmt.“ Dem Wunsch „einiger reicher Herren“ sei man nachgekommen und habe Fußwärmer in der Ersten und Zweiten Klasse eingeführt, „so dass ich die Hoffnung habe, dass man einem weiteren Wunsch entgegenkommen wird und im Sommer Eis mit sich führt und auf diese Weise kühle Luft bestellt“; nun müsse man die Stehwagen nicht nur decken, sondern auch mit Jalousien zum Schutz gegen Regen und Schnee versehen. Immerhin konnte Oberpostdirektor v. Mollenbec beschwichtigend darauf verweisen, zwanzig gedeckte Wagen befänden sich inzwischen im Bau.

(zitiert nach: von Hippel u.a., Eisenbahn-Fieber, S.274, 275)

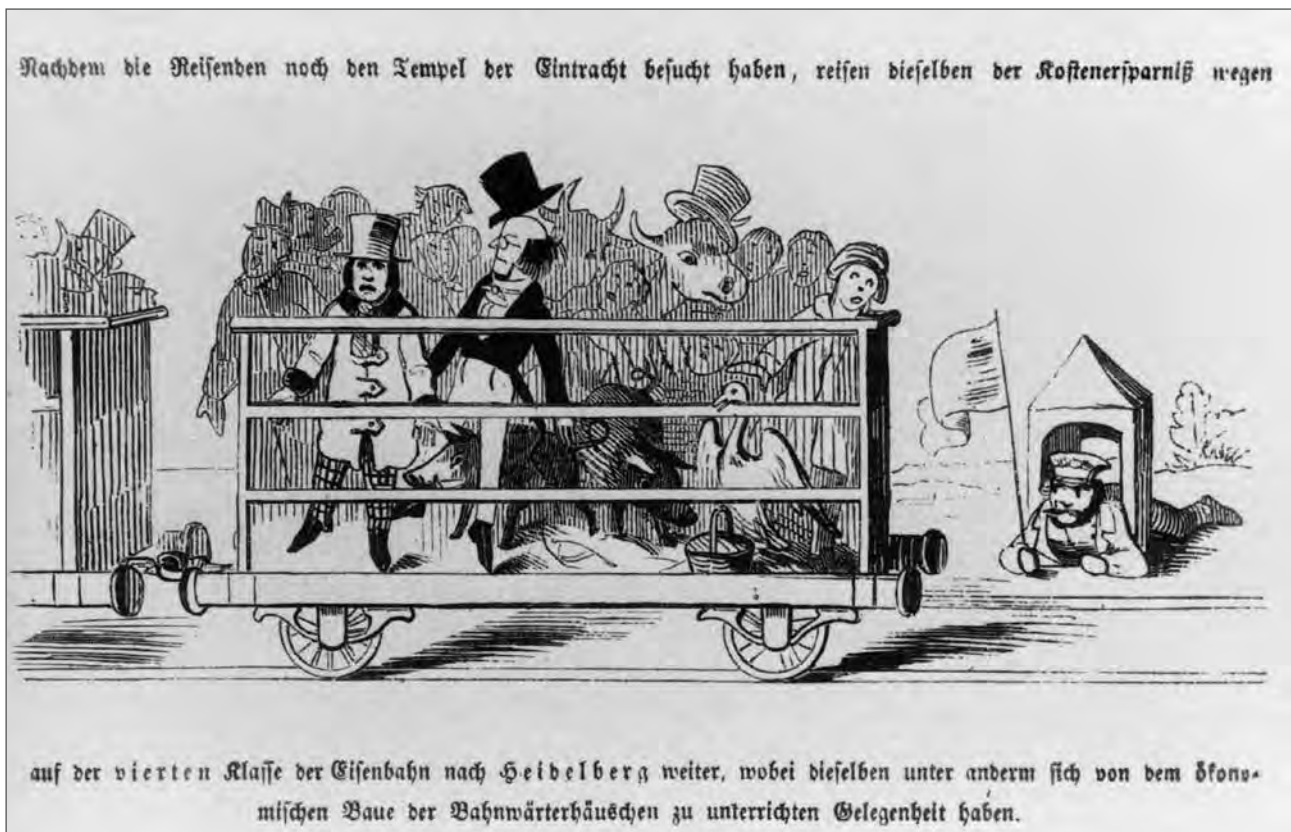
→ M 7

Des Stehwagen-Reisenden und des Eisenbahnwärters Leid

Zeitgenössische Karikatur

(aus: von Hippel u.a., S.273)

M 7



Bearbeitungsideen

1. Die Eisenbahn stellte nicht nur eine schnelle Verbindung zwischen den Regionen dar, sondern wirkte auch positiv auf die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands. Inwiefern wird dies in M 1 in Verbindung mit M 2 sichtbar?
2. Erläutere, mit Hilfe von M 5, M 6 und M 7, wie die Standes- und Klassenverhältnisse des 19. Jahrhunderts sich in zahlreichen Aspekten des Eisenbahnreisens wider spiegelten.
3. Stelle dar, wie die Zeiten für den Bahnverkehr in Deutschland nach und nach vereinheitlicht worden sind. Und noch eine knifflige Frage: Inwiefern stehen die für einzelne Orte angegebenen Zeiten in einem sinnvollen Zusammenhang? Um das zu beantworten, musst du den Text M 3 ganz besonders genau lesen.

Hintergrundinfo

Die Eisenbahn unterstützte die industrielle Revolution in Deutschland zum einen durch die für ihren Bau benötigten enormen Mengen an Eisen. Infolge der großen Nachfrage nach Eisen wurde die Eisenproduktion auf allen ihren Stufen angeregt, d.h. die Herstellung von Koksroheisen (statt des bis dahin bei weitem dominierenden Holzkohleeisens), die von Schmiedeeisen und später Stahl für die Schienen sowie auch die Produktion von Steinkohle als einem wesentlichen Faktor der Eisenherstellung erhielten allesamt einen enormen Impuls. Zweitens führte die Nachfrage nach Lokomotiven zur Gründung zahlreicher Maschinenfabriken in Deutschland. Drittens war der Überlandtransport für (Massen-)Güter und Personen in Deutschland nun wesentlich preiswerter und schneller möglich als zuvor, was den Handel anregte, den Wettbewerb in vielen Branchen verstärkte und auf diese Weise zur Produktivitätssteigerung beitrug. Und viertens schließlich kam es zu wesentlichen organisatorischen Verbesserungen, etwa der Durchsetzung einer einheitlichen Zeit in ganz Deutschland oder, ausgelöst durch den enormen Finanzbedarf des Eisenbahnbaus, zur Verbreitung der Aktiengesellschaft als Unternehmensform.

Das Eisenbahnnetz wurde kontinuierlich ausgebaut. Schließlich konnte man etwa von Mannheim über Karlsruhe nach Basel, über Darmstadt nach Frankfurt, über Mühlacker nach Stuttgart und über Kaiserslautern nach Metz, letztlich also in alle Himmelsrichtungen reisen. Bis ins Kaiserreich hinein gab es teilweise auch noch starken Wettbewerb zwischen parallel verlaufenden Eisenbahnlinien, die von unterschiedlichen Gesellschaften betrieben wurden. So konnte man zum Beispiel im oberen Rheintal entweder mit der Badischen Staatsbahn oder mit der Preußischen Staatsbahn und den Eisenbahnen von Elsass-Lothringen fahren. Auch heute soll der Wettbewerb von Eisenbahngesellschaften untereinander ja wieder gefördert werden.

Die Menge der auf der Eisenbahn transportierten Güter erhöhte sich seit den 1840er Jahren sprunghaft, nicht zuletzt infolge rapide fallender Preise. Auch die Zahl der Reisenden stieg. Dazu trugen u.a. Handwerksgehilfen auf Wanderschaft und Arbeiter, die auf der Suche nach besser entlohnten Arbeitsplätzen in anderen Regionen waren, bei, aber auch Handlungsreisende und nicht zuletzt breite Kreise des Bürgertums, die sich zunehmend Vergnügungsreisen leisteten. Neue Reiseziele, etwa die Alpen, kamen in Mode. Die Standesunterschiede dieser Gruppen von Reisenden wurden während der Fahrt in vielfältiger Beziehung sichtbar. So gab es zum Beispiel in Baden vier Wagenklassen mit höchst unterschiedlichem Komfort und Fahrpreisen. Die Wagen der ersten Klasse hatten drei Abteile für insgesamt 24 Personen. Ihre Innenausstattung bestand aus Polstersitzen, gepolsterten Arm- und Kopflehnen, einem Wollteppich und grünseidenen Vorhängen vor den Glasfenstern. In der zweiten Klasse fanden 32 Personen Platz. Die Vorhänge waren aus einem anderen Stoff, der Teppich aus Stroh. Die Waggons der dritten Klasse waren für 40 bis 48 Personen ausgelegt. Ohne jeglichen Luxus saß man hier auf Holzbänken, und es gab nicht einmal Glasfenster. In der vierten Klasse dagegen, die für die ärmsten Bevölkerungsschichten gedacht war, musste man zusammen mit bis zu 100 anderen Personen stehen und hatte auch kein Dach über dem Kopf. Die Klassenunterschiede setzten sich zudem an den Fahrkartenschaltern und in den Wartesälen fort.

Zitierte und weiterführende Literatur

Alle Zeit der Welt. Von Uhren und anderen Zeitzeugen. Katalog zur Ausstellung des Landesmuseums für Technik und Arbeit in Mannheim in Kooperation mit der Deutschen Gesellschaft für Chronometrie e.V. vom 26. Oktober 2002 – 30. März 2003

Der Brockhaus Mannheim. 400 Jahre Quadratestadt – das Lexikon, Mannheim 2006

Fremdling, Rainer, Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840-1879. Ein Beitrag zur Entwicklungstheorie und zur Theorie der Infrastruktur, Dortmund 2. Aufl. 1985

Hippel, Wolfgang von/Stephan, Joachim/Gleber, Peter/Enzweiler, Hans-Jürgen, Eisenbahn-Fieber. Badens Aufbruch ins Eisenbahnzeitalter, Ubstadt-Weiher 1990

Knoll, Gabriele M., Kulturgeschichte des Reisens. Von der Pilgerfahrt zum Badeurlaub, Darmstadt 2006

Putzger, F.W.: Historischer Weltatlas, Bielefeld-Berlin-Hannover 1961

>>>> VORTRÄGE ZUM THEMA

Di. 03.07.07, 19:30 Uhr

Günther Steinhauer:

**Freizeit nach Fahrplan:
140 Jahre Touristikbahnen,
50 Jahre Museumsbahnen.**

Eine Schnellzugfahrt durch ihre
Geschichte und Zukunft

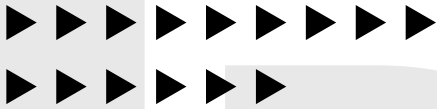
Di. 23.10.07, 19:30 Uhr

André Marks, Dresden:

**Innovationen zur Steigerung der
Mobilität:
Was zeigen Eisenbahnmuseen zu
diesem Thema?**

Alle Vorträge finden im Hörsaal des Landesmuseums statt. Der Eintritt ist frei.

„MANNHEIM AUF ACHSE“ ALS TRIMINO



Aufgabenstellung (in der Gruppe macht's mehr Spaß):

Was gehört wohin?

Jede Gruppe erhält einen kompletten Satz an 24 Dreiecken, die jeweils Informationen in sich tragen. Wie bei einem Puzzle passt jedes einzelne der Dreiecke allerdings nur an eine ganz bestimmte Stelle.

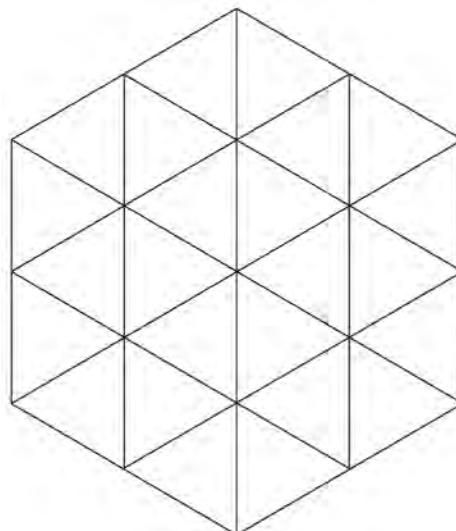
Wo liegt der Schlüssel zur Lösung?

Erfinder und ihre Entwicklungen, Begriffe, Ereignisse und Orte sind nicht beliebig austauschbar. Bis ein Sechseck entstanden ist, müssen immer 3 Seiten der Dreiecke zusammenpassen.

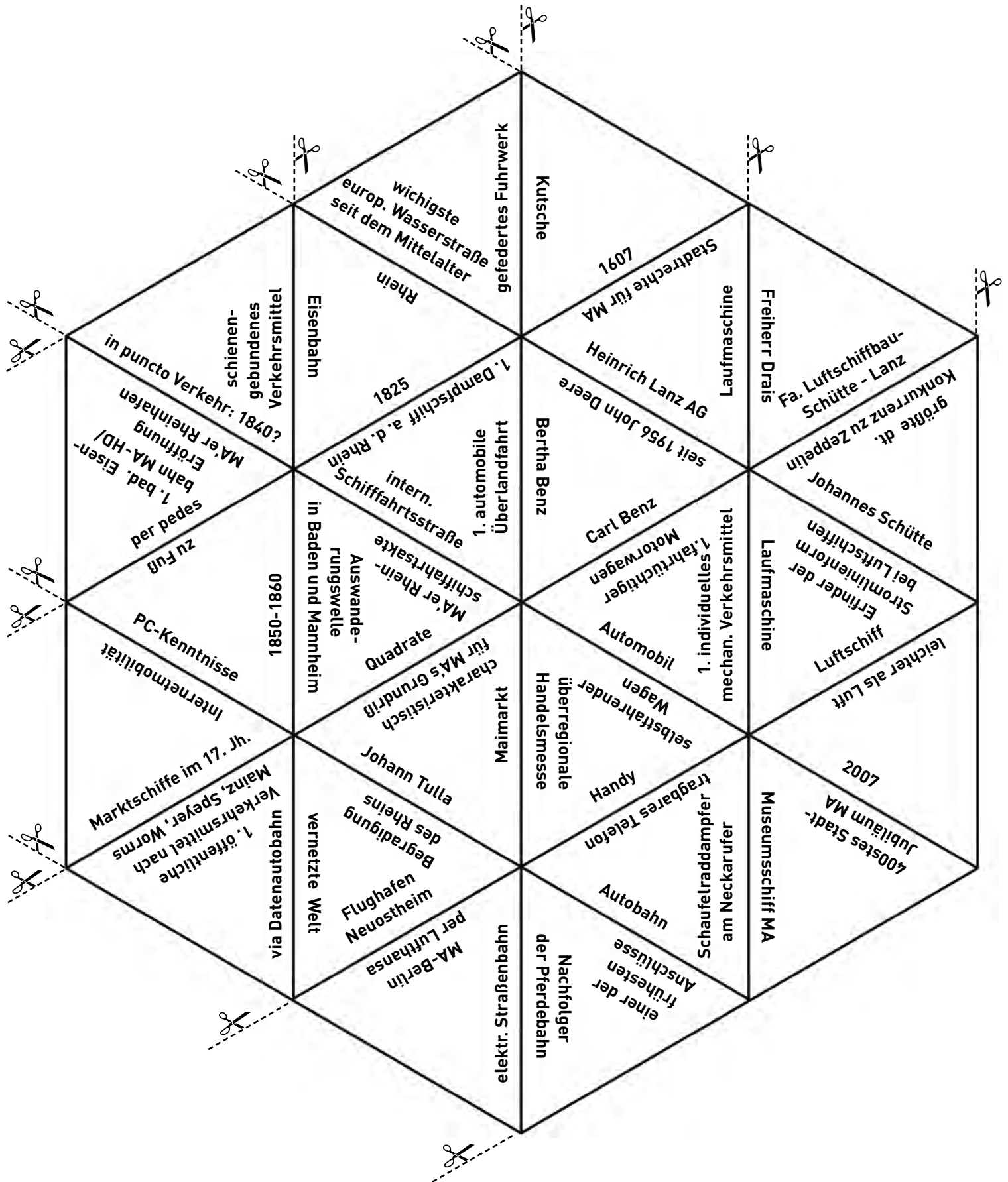
Viel Spaß beim Zuordnen!

Hinweise zur Vorbereitung:

- Je nach Anzahl der Gruppen wird ein komplettes Sechseck kopiert (s. zusammenhängendes Lösungs-Sechseck).
- Die Dreiecke ausschneiden und bündeln.
- Die Gruppeneinteilung vornehmen und die Aufgabenstellung besprechen.
- Eventuell Zeitvorgabe geben, was den spielerischen Anreiz im Wettbewerb erhöht und Platzierungen ermöglicht.
- Jede Gruppe erhält einen kompletten Satz an 24 Dreiecken und beginnt mit der Zuordnung.



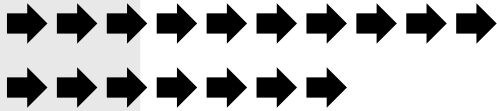
Lösungs-Sechseck



Lösungen auf einen Blick:

Freiherr Drais (1785-1851)	Laufmaschine (1817)
Fa. Luftschiffbau-Schütte-Lanz (1909-1925)	größte deutsche Konkurrenz zu Zeppelin
Johann Schütte (1873-1940)	Erfinder der Stromlinienform bei Luftschiffen
Luftschiff	leichter als Luft
Laufmaschine	1. individuelles mechanisches Verkehrsmittel
2007	400stes Stadtjubiläum
Museumsschiff Mannheim	Schaufelraddampfer (1929) am Neckarufer
tragbares Telefon	Handy
Autobahn	einer der frühesten Anschlüsse (1936)
überregional bedeutende Handelsmesse	Maimarkt (seit 1613)
selbstfahrender Wagen	Automobil
1. fahrtüchtiger Motorwagen (1886)	Carl Benz (1844-1929)
seit 1956 John Deere	Landmaschinenhersteller Heinrich Lanz AG
Stadtrechte für Mannheim	1607
Kutsche	gefedertes Fuhrwerk
Nachfolger der Pferdebahn	Elektrische Straßenbahn (um 1900)
Mannheim-Berlin per Lufthansa	Flughafen Neuostheim (1926)
Begradigung des Rheins (ab 1817)	Johann Gottfried Tulla (1770-1828)
charakteristisch für Mannheim's Grundriß	Quadrate
Auswanderungswelle in Baden und Mannheim	1850-1860
Mannheimer Rheinschifffahrtsakte (1863)	Internationale Schifffahrt ohne Behinderungen
1. Dampfschiff auf dem Rhein	1825
1. automobiler Überlandfahrt	Bertha Benz (1888)
Eisenbahn	schienengebundenes Verkehrsmittel
wichtigste europäische Wasserstraße seit dem Mittelalter	Rhein
In puncto Verkehr: 1840?	1. badische Eisenbahnverbindung Mannheim-Heidelberg und Eröffnung Mannheimer Rheinhafen
per pedes	zu Fuß
PC-Kenntnisse	Internetmobilität
Marktschiffe im 17. Jh.	1. öffentliche Verkehrsmittel nach Mainz, Speyer, Worms
vernetzte Welt	via Datenautobahn

VOLLTREFFER – MIT KÖPFCHEN TABUS UMGEHEN!



Aufgabenstellung (Gruppenarbeit)

Ziel: Der Wettbewerb zwischen zwei Teams besteht darin, während der Zeitvorgabe von drei Minuten, so viele Begriffe wie möglich treffend zu umschreiben und richtig zu erraten.

Durchführung:

Es werden zwei Gruppen gebildet.

- Team A hat die Aufgabe, Begriffe bzw. Personen zu erraten, die eines ihrer Gruppenmitglieder umschreiben muss. Diese Person zieht zunächst eine Karte, auf der an oberster Stelle der Suchbegriff steht. Danach muss sie/er eine gute Umschreibung liefern, damit das eigene Team die Lösung findet.
- Das gegnerische Team B achtet auf die Einhaltung der Spielregeln:
 1. Es ist dem erklärenden Gruppenmitglied verboten, Teile des Suchbegriffs und / oder die darunter aufgelisteten Tabuwörter zu benutzen.
 2. Auch dürfen Hände und Arme nicht zur Umschreibung eingesetzt werden.
 3. Nur vollständige Sätze sind erlaubt. Erschwerend können nach Absprache weitere Regeln vereinbart werden, wie z.B. ein Verbot fremdsprachiger Begriffe.
 4. Einhaltung der Zeitvorgabe.

Nach drei Minuten tauschen die Gruppen ihre Aufgaben, so dass die Chance zur Aufholjagd gegeben ist.

Hinweise zur Vorbereitung:

- Das Spielmaterial umfasst beliebig viele Karten und eine Sanduhr / bzw. Stoppuhr (drei Minuten).
- Es empfiehlt sich, dem Kontrollteam ein Doppel der gezogenen Karte zu geben, damit es seine Funktion erfüllen kann.

Erweiterung: Schülerinnen und Schüler fertigen selbst Tabu-Karten zu einem Thema an.

Beispiele zum Thema Mobilität / Kommunikation:

LUFTSCHIFF	CARL BENZ	EISENBAHN
stromlinienförmig	Erfinder	Schienen / Gleise
zigarrenähnlich	Automobil	IC / ICE
leichter als Luft	Motorenwagen	Bahnhof
Zeppelin / Friedrichshafen	Zeitgenosse Gottlieb Daimlers	Lokomotive
Schütte-Lanz / Mannheim	Namensgeber eines Mannheimer Fußballstadions	Waggon
HANDY	RHEIN	LAUFRAD/-MASCHINE
mobil	deutscher Grenzfluß	Draisine
Telefon	Frankreich	Vorläufer des Fahrrads
tragbar	internationale Wasserstraße	Zweiradprinzip
satellitengestützt	Schiffahrtsweg	individuelles Verkehrsmittel
Kommunikationsmittel	Transportweg	Mechanik
INTERNET	FLUGZEUG	ZEITUNG
www	Verkehrsmittel	Papier
weltweit	Luft	Printmedium
Vernetzung	Flieger / fliegen	täglich / wöchentlich
cafe	Flughafen	gedruckt
PC/Computer	Co-/Pilot, Steward/-ess	Journal/-ist



Beispiele zum Thema Mobilität / Kommunikation:

GPS (global positioning system)	ÖFFENTLICHE VERKEHRS- MITTEL (ÖPNV)	FERNSEHEN
Satellit /-engestützt	Bus	TV
Navigationssystem	Bahn	Sender / Sendeanstalten
Orientierungshilfe	Straßen- / U-Bahn	Medien
Standortbestimmung	Nah- / Fernverkehr	audio-visuell
moderner Wegweiser	Fahrkarte / Ticket	öffentlich-rechtlich / privat
RADIO	LOKOMOTIVE	WAGENHEBER
Hörfunk	Eisenbahn	Rad
Studio	Zugmaschine	Reifenwechsel
Sender / Sendeanstalten	Triebwagen	Hilfsmittel
audio	Führerstand	Reparatur
Medien	Schienenverkehr	Kfz / Pkw / Lkw / Auto / Fahrzeuge
SATTELTASCHE	DAMPFSCHIFF	FAHRRAD
Radtour	Schornstein	Zweirad
Gepäck /-träger	Kohle	Muskelkraft
Fahrrad	Dampfmaschine	bike
Ausflug / Reise	Schauflerräder	Kettenantrieb
Zweirad	Wasserfahrzeug	Stahlroß

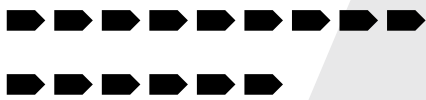


Beispiele zum Thema Mobilität / Kommunikation/ Blanko-Tabukarten:

AUTOBAHN	FUßGÄNGERZONE	
Stau	verkehrsberuhigt	
Fern- / Schnellstr.	nur für / vorbehalten	
Lkw / Lastzüge sind mautpflichtig	ohne Autos	
Verkehrsweg	verboten /eingeschränkter Zugang	
z.T. ohne Geschwindigkeitsbegrenzung	keine motorisierten Fahrzeuge	



ALLERLEI MOBILITÄTS- WÜNSCHE: FOTOS KRITISCH BEFRAGT



Bildungsplanbezug

Baden-Württemberg:

Realschule/Gymnasium, Kl. 8: Erwerb von Methodenkompetenzen, hier: Foto als Quelle

Hessen:

Realschule, Jahrgangsstufe 8/9: Interpretation von Bild-/ Textquellen
Gymnasium, Jahrgangsstufe 9: Das deutsche Kaiserreich: Auswertung von Fotografien

Reisen per Post

→ M1

Viersitziger Postwagen, 1888

(in: Das Königreich Württemberg 1806-1918. Monarchie und Moderne, Stuttgart 2006, S. 272)

→ M2

Postkraft-Omnibus 1898 auf der Linie Künzelsau-Mergentheim

(in: Postgeschichte auf Landkarten. Kartographische Dokumente zur deutschen Postgeschichte 1704-1993, Ausstellungskatalog Museum für Post und Kommunikation Berlin, Berlin 1996, S. 30)

Denkt man an die Straßenverhältnisse und Transportmittel zu Beginn des 19. Jahrhunderts, so war das Reisen per Post noch recht beschwerlich. Das galt allerdings auch für wohlhabende Menschen, die es sich leisten konnten, sich per Extrapost mit an den Stationen vorbestellten Pferden und Postillionen in eigener oder geliehener Kutsche fahren zu lassen. Ab 1821 wurde die „Schnellpost“, oder „Eilwagen“ genannte Variante eingeführt: Sie sorgte dafür, dass sich die Reisezeit von Frankfurt nach Stuttgart (1822) von 40 auf 21 Stunden verringern ließ.

Bis zu Beginn des 20. Jahrhunderts bestimmte die Leistungsfähigkeit der Pferde die Entfernungen der Poststationen voneinander: Eine „Post“ – ein hauptsächlich in Süddeutschland verbreitetes Entfernungsmaß – entsprach etwa zwei deutschen Meilen, das sind rund 15 km. Diese Entfernung war bei ebener und guter Strecke in ungefähr einer Stunde zu schaffen. Erst die Motorisierung bewirkte eine Steigerung der Geschwindigkeit und Transportkapazitäten. Ein motorisierter Kraftpostwagen wurde erstmals 1898 (verlässlich dann ab 1909) auf der Linie Künzelsau-Mergentheim eingesetzt.

Aufgabe

Vergleiche beide Gefährte miteinander und beschreibe ihre Gemeinsamkeiten und Unterschiede.



M1



M2

Verkehrsrevolution auf der Schiene

→ M3
Blick auf den Mannheimer Bahnhof von Nordosten

(Lithographie aus den frühen 1840er Jahren, REM MA, in: Wolfgang von Hippel / Joachim Stephan / Peter Gieber / Hans-Jürgen Enzweiler, Eisenbahn-Fieber. Badens Aufbruch ins Eisenbahnzeitalter, Ubstadt-Weiher 1990, S. 163)

→ M4
Ausschnitt aus G. Lamberts „Panorama der badischen Eisenbahn“: Mannheim mit Bahnhof und Anfang der Eisenbahntrasse
 (in: ebd., S. 308)

„Man ist in Kreisen der Laien sehr geneigt, die Eisenbahnen als ein höchst gefährliches Transportmittel zu betrachten. Mit Unrecht! Denn die Statistik lehrt das Gegenteil. So stellte man für Frankreich fest, dass durch die Eisenbahnen eine Steigerung der körperlichen Sicherheit um das 13-16fache gegenüber dem Reisen in der Postkutsche bewirkt worden ist. Für England ist nachgewiesen worden, dass es bei weitem nicht so gefährlich ist, einen Tag mit der Eisenbahn zu reisen, als während der selben Zeit in den belebteren Teilen Londons zu gehen, woselbst durch Pferdewagen jährlich 7-8 mal so viel Menschen umkommen, als auf sämtlichen Eisenbahnen Großbritanniens.“

(in: Reich der Erfindungen, hrsg. von Heinrich Samter, Reprint der 1901 erschienenen Jubiläumsausgabe, Bindlach 1998, S. 768)

Nicht nur in puncto Sicherheit, auch was die Auswirkungen auf die Landschaft, die Arbeitsverhältnisse, die veränderte Zeit- und Raumwahrnehmung angeht, gab es unter den Zeitgenossen auseinander gehende Einschätzungen der Eisenbahn, dem modernsten Verkehrsmittel der Zeit.

Aufgaben

1. Auf beiden Fotos ist der erste Mannheimer Bahnhof, ein Kopfbahnhof (um 1840), deutlich zu erkennen. Worüber das Foto als Quelle nicht erschöpfend Auskunft geben kann, ist, welche Elemente typischerweise mit dem Betrieb dieses Verkehrsknotenpunktes verbunden waren:



M3



M4

- a) Automatische Lautsprecherdurchsagen auf den Bahnsteigen
- b) Maschinenhäuser
- c) Schuppen
- d) elektrische Schaltschränke
- e) Drehscheiben zum Wenden der Lokomotiven in die gewünschte Fahrtrichtung
- f) elektronische Fahrpläne
- g) Bahnbeamte
- h) Sozialräume mit Kaffeautomaten für das Personal
- i) Wasserreservoirs
- j) Verladevorrichtungen für Equipagen (Kutschen) und Pferde
- k) Telefonhäuschen
- l) Bistro mit self-service
- m) Gepäckraum
- n) Fahrkartenbüro
- o) Wartesäle für verschiedene Wagenklassen
- p) Fahrkartenautomaten
- q) öffentliche Trinkwasserspender

2. Vergleiche den Ausschnitt des Panoramabildes der badischen Eisenbahn mit dem heutigen Stadtplan von Mannheim. Was sind die markantesten Veränderungen in der Stadtentwicklung der vergangenen 167 Jahre?

Mobil im Automobil

→ M5

Frau Neidig und Kinder bei einer Autofahrt im Neckarauer Waldpark bei Mannheim, 1903

(in: Landesgeschichten. Der deutsche Südwesten 1790 bis heute, Katalog zur Dauerausstellung im Haus der Geschichte Baden-Württemberg, Stuttgart 2002, S. 490)

Der Traum von der individuellen motorisierten Fortbewegung begann durch die vielen neuen technischen Errungenschaften zum Ende des 19. Jahrhunderts wahr zu werden. Die Pionierzeit des Automobils ist zeitlich 1886 bis 1914 anzusiedeln und wurde geprägt durch Carl Benz und Gottlieb Daimler.

Der Bedarf an Regulierungen ließ nicht lange auf sich warten: Im Deutschen Reich wurde die erste Fahrschule 1904 in Aschaffenburg eröffnet, ab 1909 wurden zwei Frontleuchten aus Sicherheitsgründen bei Kraftfahrzeugen vorgeschrieben und zur Disziplinierung der Autofahrer 1910 der Führerschein eingeführt, um nur einige Beispiele zu nennen.

Aufgaben

1. Welcher Gesellschaftsschicht gehörte die hier abgebildete Dame vermutlich an?
2. Inwieweit entspricht sie dem damaligen Frauenbild?



M5

Vielfalt städtischer Verkehrsmittel

→ **M6**

Hauptbahnhof Mannheim und Bahnhofplatz
(in: Liebes altes Mannheim. Ein Bilderbuch der Erinnerung von Kurt Heinz, Mannheim 1966, S. 72/73)

Aufgaben

1. Auf dieser Momentaufnahme sind beim genauen Hinsehen etwa sieben Fortbewegungs- und Transportmittel zu erkennen. Liste sie in der Reihenfolge auf, wie sie den Menschen zur Verfügung standen.
2. Versuche, das Foto zeitlich einzuordnen und begründe deine Einschätzung anhand von Indizien.

Radwandern

→ **M7 und M8**

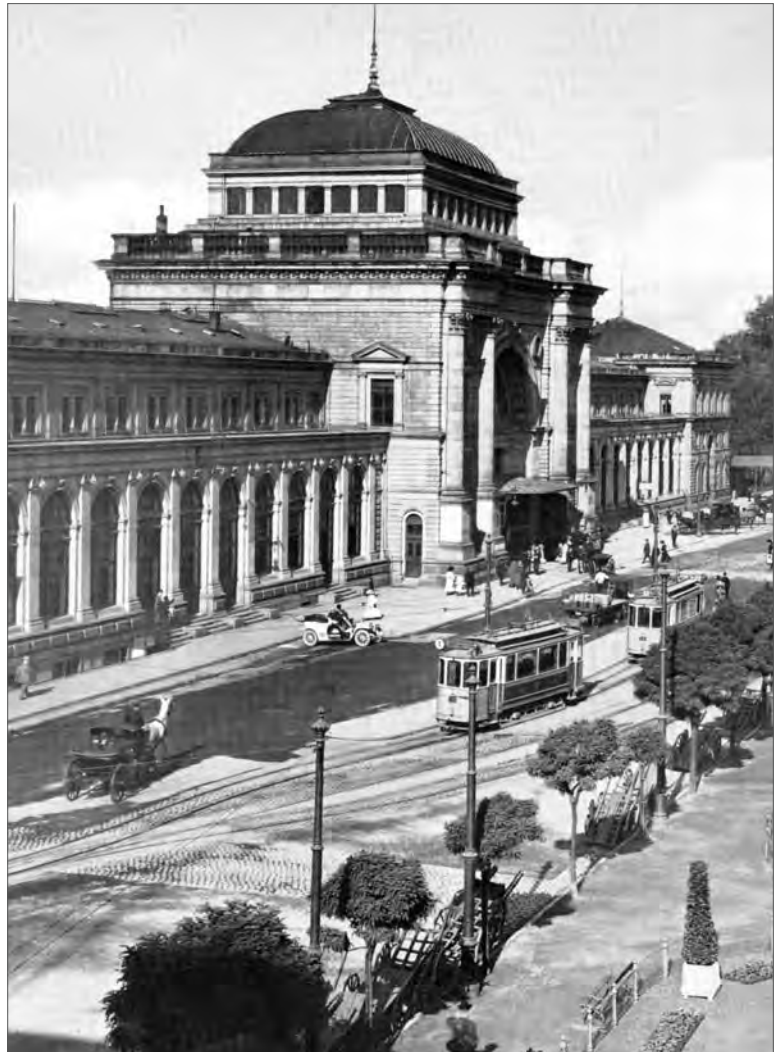
(Privatbesitz)

Mit der Erfindung der Draisine (1817), einem zweirädrigen Laufrad, hatte Karl Friedrich Freiherr Drais von Sauerbronn in Mannheim einen Vorläufer des Fahrrads der Öffentlichkeit vorgestellt. Antrieb und Konstruktion erfuhren in der Folgezeit grundlegende technische Neuerungen, die dazu führten, dass schon Ende des 19. Jahrhunderts das Fahrradfahren in allen Gesellschaftsschichten Mode geworden war.

Dieser Schnappschuß stammt allerdings aus den 1930er Jahren: eine Gruppe Jugendlicher ist mit ihrer erwachsenen Begleitperson auf großer „Erkundungsfahrt“ mit Ziel Odenwald? Wer weiß. Überliefert ist jedoch, dass sie in Jugendherbergen Unterschlupf fanden und das günstige Fortbewegungsmittel sehr schätzten, das leicht mit Wanderungen kombinierbar war.

Aufgaben

1. Benenne einige Argumente pro und contra „Reisen per Fahrrad“.
2. Für welche Zwecke hieltest du persönlich das Fahrrad als attraktive Alternative zu anderen Verkehrsmitteln?



M6



M7 und M8

Antworten (z.T. in Stichworten):

>>>> Reisen per Post

Beide sind zweiachsige, vierrädrige Gefährte; die Räder sind ähnlicher Machart; die Räder an der hinteren Achse sind jeweils größer als an der Vorderachse; beide besitzen einen Fahrgastraum für vermutlich 4 Fahrgäste; ein „Steuermann“ (Kutscher, Fahrer) wird benötigt, der vorne und getrennt von den Fahrgästen sitzt; sie besitzen beide die Möglichkeit, auf dem Dach etwas zu transportieren; die Leuchten sehen fast identisch aus; der Omnibus ist mit einem Motor statt mit einem Pferdekraft-Antrieb ausgestattet; er besitzt daher auch ein Lenkrad; der Fahrer sitzt nicht im Freien, sondern innerhalb der Gesamtkarosserie; das Fahrzeug ist nach hinten mit einer zusätzlichen Leuchte zur Sicherheit ausgestattet; die Kutsche besitzt eindeutig einen Kofferraum für Gepäck, was beim Omnibus vermutlich vom Dach übernommen wird; die Kutsche hat eine Federung und im Bereich des Fahrgestells keine Vielfalt an technischen Vorrichtungen, wie sie beim Omnibus zu erkennen sind.

>>>> Verkehrsrevolution auf der Schiene

zu 1: b / c / e / g / i / j / m / n / o

zu 2: Bevölkerungszunahme, Ausbau der bebauten Flächen, Verkehrsinfrastruktur (s. Schlosspark, Flussufer als Überschwemmungsgebiet, Verkehrswege wie Straßen, Wasserwege / noch keine Kanalisierung des Neckars, vorhandene / fehlende Brückenbauten, Lage des Bahnhofs etc.)

>>>> Mobil im Automobil

zu 1: Auch wenn man davon absieht, dass die erste automobilen Überlandfahrt von Bertha Benz unternommen wurde, und es neben ihr zahlreiche herausragende weibliche Persönlichkeiten gab, so war es doch im damaligen Rollenverständnis zwischen den Geschlechtern eher ungewöhnlich, dass Frauen ein Fahrzeug chauffierten. (vgl. ihre Stellung bzgl. Bildung, Recht, Familie)

zu 2: Sie gehörte vermutlich der gehobenen Gesellschaft an, denn das Automobil war in dieser Pionierphase noch ein absolutes Luxusgut und somit Ausdruck von deren Exklusivität. (→ Vgl. „Statussymbol Auto“ heute)

>>>> Vielfalt städtischer Verkehrsmittel

zu 1: Menschen zu Fuß, Handkarren, Pferdefuhrwerke / Pferdekutschen, Fahrrad, Eisenbahn (s. Bahnhofsgebäude), Automobil / Motordroschke, elektrische Straßenbahn

zu 2: Standort Hauptbahnhof: Die Verlegung des Hauptbahnhofs erfolgte vom Tattersall an den heutigen, hier abgebildeten Standort in den Jahren 1872-1876; das Automobil war bereits erfunden (1886); hier gibt es aber noch eine große Anzahl an Pferdekutschen, die noch nicht von Autos aus dem Stadtbild verdrängt sind; im Gegenteil: es ist nur eine Motordroschke zu erkennen; die elektrische Straßenbahn hat aber die Pferdebahn schon abgelöst; erschienen ist das Buch 1966 → Datierung: vermutlich erstes oder zweites Jahrzehnt im 20. Jahrhundert.

>>>> Radwandern

Zu 1: Pro: es werden keine umweltschädlichen Emissionen freigesetzt und ist daher umweltfreundlich; es ist gleichzeitig kostengünstig in Anschaffung und Betrieb, schnell und entspricht dem bei vielen Menschen gesteigerten Bewegungsbedürfnis mit gesundheitsfördernder Wirkung; es kann heutzutage leicht mit anderen Verkehrsmitteln des ÖPNV oder auch des Automobils (Gepäckträger) kombiniert werden; es lässt ein etwas beschaulicheres Aufnehmen der Umwelt / Natur und Kontaktaufnahme zu, als das distanzierte, schnellere Vorankommen in Bus/Bahn/Auto; es stehen heute sogar fahrradtaugliche Navigationshilfen (Karten, GPS) zur speziellen Verkehrsinfrastruktur (Radwege) zur Verfügung

Contra: zu langsam im Zurücklegen großer Strecken; beschwerliches Vorankommen auf Reisen in Abhängigkeit zu den topographischen Verhältnissen, zu Wind und Wetter; beschränkte Gepäckkapazität; wegen der Verkehrsdichte auf vielen öffentlichen Straßen, ist man mit dem Fahrrad auf bestimmte Straßen (Radwegenetz) angewiesen, die nicht selten in schlechtem Zustand sind.

Zu 2: Hier gibt es kein richtig / falsch. Gesichtspunkte können sein: Kurzstrecken, Transporthilfe im Vgl. zur Fortbewegung zu Fuß, Umweltgedanke, schonende Erkundung besonderer Regionen wie z.B. Naturschutzgebiete, sportliche Gründe der Herausforderung, Lust an der eigenen Leistungsfähigkeit beim Stecken von Zielen zu spüren etc.

FRAUENREISEN – GESTERN UND HEUTE



Bildungsplanbezug

Baden-Württemberg:

Geschichte, Kursstufe, zwei- und vierstündig: „Prozesse der Modernisierung in Wirtschaft, Politik und Gesellschaft seit dem 18. Jahrhundert: Individuum und Gesellschaft im Wandel“

Hessen:

Geschichte, Jahrgangsstufe 12: „Rolle der Frau und Frauenbewegung“

Rheinland-Pfalz:

Grundfach Gemeinschaftskunde mit Schwerpunkt Geschichte, Jahrgangsstufe 11: „Selbstverständnis und Rolle der Frau im Wandel“

In der Ausstellung

Als Längsschnittthema bieten die „Frauen auf Reisen“ zahlreiche, wenn auch manchmal nur indirekte Anknüpfungspunkte an die Ausstellung. Während Station 3 und 4 die Frauen der Unterschicht betreffen, die aus Not unterwegs sein müssen, illustrieren Stationen 5 und 10 die Reisemöglichkeiten der Frauen aus dem gehobenen Bürgertum und dem Adel. Station 9, „Ausbildung für hohe Herrn und kleine Leut“, schließt die Frauen systematisch von der für Männer geforderten Mobilität aus. Mit dem Fahrrad (Station 9), dem Auto (Station 15) und dem Flugzeug (Station 14) erobern sich die Frauen Stück für Stück mehr Freiheit. Die Entwicklung des Automobils hat einen besonderen Bezug zur ersten Fernfahrt durch Bertha Benz.

Inhalt – worum geht's?

„Aber was soll ich glauben, wenn Dir der, nicht scherzhafte, nur allzu ernstliche Wunsch entschlüpft, Du möchtest die Welt bereisen? Ist es auf Reisen, daß man Geliebte sucht und findet? Ist es dort wo man die Pflichten der Gattin und Mutter am zweckmäßigsten erfüllt?“

Mit solchem Unverständnis reagiert Heinrich von Kleist 1799 in einem Brief auf die Reiselust seiner Schwester Ulrike. Das Haus war seit der frühen Neuzeit die Sphäre der Frau, die Hausfrau und Mutter das weibliche Ideal. Auf Reisen zu gehen bedeutete für Frauen eine Überschreitung der gesellschaftlichen Normen und war daneben mit Gefahren für Leib, Leben und Keuschheit verbunden. Erst mit der Entwicklung von sicheren und bequemen Reisemitteln wie Postkutsche, Eisenbahn, Automobil und Fahrrad wurden die gesellschaftlichen Schranken mehr und mehr durchbrochen. Der Wandel in der Mobilität von Frauen spiegelt sich in den praktischen Reisemöglichkeiten, in der Reaktion der Gesellschaft auf reisende Frauen und nicht zuletzt in der Entwicklung der Reisemode.

Materialien

→ M1

Brief von Helene Maria von Kügelen am 9. Dezember 1800 aus Jamburg, in: Peter Lahnstein, Report einer „guten alten Zeit“, Zeugnisse und Berichte 1750-1805, München 1977, S. 416-417

„Narva, am 9. Dezember 1800

O mein bester Mann! nimmer, nimmer weiche ich mehr von Deiner Seite! Das ist eine schreckliche Nacht – Du liegst und schläfst so süß, und ich – doch so gut hätte ich es ja auch haben können – warum verließ ich Dich, warum verließ ich Dich! Diesen Abend kam ich endlich nach einer schrecklichen Fahrt im Sande und auf bloßen Knüppelbrücken sehr spät hier an. Scheel ging ins Posthaus und ließ uns, wie gewöhnlich, allein auf der Gasse stehen. ... So verging wohl wieder eine Stunde. Da kam ein Russe mit Pferden, die er mit der größten Gemächlichkeit anspannte, denn es war niemand da, der ihn nachgetrieben hätte; und als sie angespannt waren,

ging er gar fort. Nun saßen wir wieder da, allein und verlassen mit vier großen mächtigen Pferden. Es schlägt ein Viertel nach dem andern, aber niemand erscheint, wir sind ganz vergessen auf der Straße, und der Sturm wütet immer ärger. Endlich werden sogar die Pferde des Wartens müde, sie ziehen an und ziehen uns eine Strecke fort – ich wollte die Zügel fassen, aber die lagen an der Erde, also rufe ich ihnen alle möglichen Kunstworte zum Stillstehen zu – sie werden dadurch uneins; eins will dorthin, das andere hierher, sie verwirren sich, drängen sich ineinander, wenden sich, stoßen sich, und ich erwartete in der höchsten Angst nur den Augenblick, wo die Kibitke in Trümmer zerfallen wird. Schmerz, Angst und Wut machten, daß ich meine Stimme endlich mit des Mädchens Geschrei vereinigte, aber wer hörte uns in der stürmischen Nacht? Nein, so etwas ist mir noch nie begegnet – so verlassen hatte ich mich noch nie gefühlt: tausendmal faßte ich den Entschluß zurückzukehren und meine Eltern lieber nie wiederzusehen, als für diesen Preis. Mein Kind, das ich unterm Herzen trug, gab ich verloren und weinte laut über diesen schrecklichen Gedanken. Endlich erschien auf unser Geschrei der Kerl, der uns fahren sollte – er führte die Pferde zurück und stand nun da und gaffte. ... Und wo nun hin? – Ins Posthaus zurück – Du weißt selbst, ob da ein Frauenzimmer übernachten kann – die Wirtshäuser aber lagen alle in der Stadt, jenseits des Tores, durch das wir nicht durften – also sollte ich wieder auf der Straße die ganze Nacht mich ängstigen. Endlich führte Scheel die Kibitke in einen kleinen schmutzigen Hof und sagte, da wären Zimmer zu vermieten. „Kennen Sie die Leute“ „Nein.“ „Nun so bleibe ich lieber die Nacht hier auf der Straße und freiere mich tot, denn in das Haus gehe ich nicht.“ Endlich sagte unser Postillon, er kenne einen alten Soldaten, zu dem wolle er uns bringen, der wäre ordentlich und ein redlicher Mann und würde uns gerne aufnehmen. Er ging hin, um Quartier für uns bei ihm zu erbitten und kam gleich mit der höflichsten Einladung zurück. [...].“

(Kibitke: überdachter russischer Reisewagen)

→ M2

Pforzheimer Anzeiger Nr. 35 vom 11. Februar 1938:
Anlässlich des 50jährigen Jubiläums der ersten Fernfahrt von Mannheim nach Pforzheim 1888 interviewte ein Reporter des Pforzheimer Anzeigers die 88jährige Bertha Benz und ihre beiden Söhne.

[...]„Und da mein Mann“, fuhr Frau Benz mit leichtem Lächeln fort, „niemals die Einwilligung zu einer so großen Reise gegeben hätte, fuhr ich mit meinen Buben eben ohne sein Wissen. Es ist ja dann alles gut gegangen!“ [...] An einem schönen Augusttag des Jahres 1888, als die Schulferien eben begonnen hatten, richteten Eugen und Richard, die 15- und 13-jährigen Söhne, heimlich den neuen Wagen – es war der dritte in der Baureihe – und fuhren mit der Mutter früh morgens um 5, als der Vater noch schlief, dem fernen Ziel zu. [...] Weder die Mutter, noch die Söhne kannten den Weg. Sie hielten sich an die Linie der Bahn [...] Bis Wiesloch ging alles glatt. Dann kamen die ersten Schwierigkeiten. Der „Motorwagen“ mußte seine erste „Bergprüfung“ ablegen. Um es gleich zu sagen: er hat sie nicht bestanden. Immer wieder mußte Frau Benz und Eugen aussteigen und den leichteren Richard am Steuer lassen, indes sie durch Schieben nachhalfen, den Berg zu überwinden. Und abwärts ergab sich eine weitere Schwierigkeit: Die Handbremsen nützten sich zu schnell ab! In mehreren Dörfern mußten die Schuster neue Lederkappen aufnageln, indes die Dorfjugend und die Alten den Wunderwagen staunend umstanden. [...] Aber – mit Stolz sagen es die drei ersten Autofernfahrer der Welt: am Motor ist nichts geschehen! [...] Ein Ventil wurde mit einem Strumpfband der Mutter gedichtet und die verstopfte Öffnung mit ihrer Hutnadel wieder gereinigt. [...] Aber sonst sauste das Gefährt des zwanzigsten Jahrhunderts unbeirrt dahin. [...] Frau Benz wußte, daß die Poststraße (über den Siehdichfür) sehr steil war. Sie wollte sie nicht benutzen, da sie auch wenig begangen war und eventuelle Hilfe kaum erwartet werden konnte. So erkundigte sie sich in der Wilferdinger Post nach dem Weg durch das Pforzthal. Noch einmal mußte man mit zwei Menschenkräften den beiden Pferdekraften zu Hilfe kommen, dann rollte der Wagen endlich durch Brötzingen in die Stadt. [...] [D]er Vater Benz, der den Tag sicher in großer Aufregung verbracht hatte, bekam ein Telegramm: „Sind gut in Pforzheim angekommen!“

→ M3

Karikatur Simplicissimus vom 31.10.1890

Titel: Besuch der Neuvermählten
Bildunterschrift:

„Auszug aus einem Briefe der jungen Frau an ihre Freundin:

„.... Die 150 Kilometer bis Pasewalk, wo die Großeltern meines Mannes wohnen, legten wir in 5 Stunden 31 Sekunden zurück. Und nun kommt etwas Schreckliches: Bei meinem Anblick schlug Großmama ohnmächtig hin, – sie hatte noch nie ein modernes Weib gesehen.“

→ M4

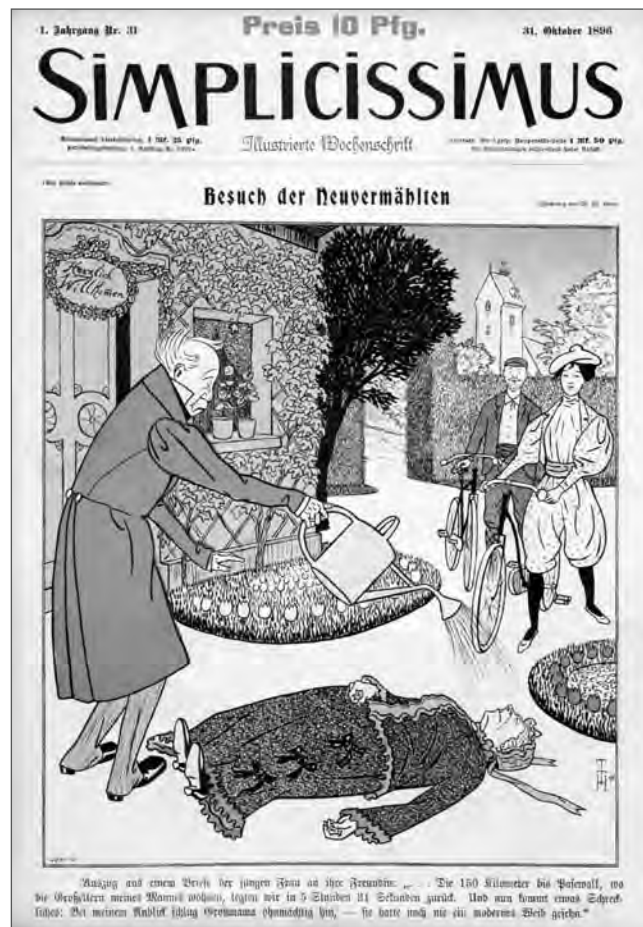
Artikel der schweizer Zeitung „Die Weltwoche“, Ausgabe 18, 2002

„Bamburi Beach, Mombasa. Am kilometerlangen, blendend weissen Sandstrand sind kaum Pauschaltouristen anzutreffen. Sie ziehen den Liegestuhl am Pool den wilden Wellen vor. Anders die stattliche Zahl allein reisender weisser Frauen. Sie kommen mir auf jedem Strandspaziergang entgegen – meist Hand in Hand mit so genannten Beachboys, jungen Kenianern, die vom weiblichen Sex-tourismus leben. Die Frauen sind mehrheitlich aus Deutschland, der Schweiz und Österreich. Sie landen mit demselben Flugzeug wie die Pauschaltouristen, doch dann setzen sie sich ab, um ein Liebesabenteuer zu wagen. Jede zehnte Touristin aus einem westlichen Land, so der Chairman der Mombasa Tourist Association jüngst gegenüber der New York Times, nehme die Dienste der Beachboys in Anspruch.“

Bearbeitungsideen M1 bis M4

Die Quellen beschreiben reisende Frauen zu verschiedenen Zeiten. Sie reisen aus unterschiedlichen Gründen, mit mehr oder weniger Selbstvertrauen.

1. Welche Motive gibt es für Frauen, überhaupt alleine zu reisen?
2. Wie hängen die Schwierigkeiten, die Frauen auf Reisen begegnen, mit den Reismitteln zusammen?
3. Welche Meinung hat „die Gesellschaft“ zu reisenden Frauen?



M3

Hintergrundinfo

Seit der frühen Neuzeit war die Reise für Männer ein wesentlicher Bestandteil der Ausbildung, für Frauen allerdings galt diese Form der Ausbildung als „unnötig“. Sollte eine Frau verreisen, musste ein triftiger Grund vorliegen, etwa ein Besuch bei Verwandten, die sie lange nicht gesehen hatte oder eine gesundheitlich bedingte Reise in einen Kur- oder Badeort. Selbst dann benötigte eine Frau noch die Genehmigung des Vaters oder Ehemannes.

Bei Reisen zu Fuß drohten den Frauen Unfälle und Überfälle; zu reiten galt als unschicklich. Erst mit dem Aufkommen von Kutsche und Postsystem wurde es für Frauen möglich, sicher und bequem zu reisen, und das 18. Jahrhundert erlebte eine Reisewelle von Frauen. Dass damit die Gefahren für Leib und Leben gebannt waren, aber nicht die Sittlichkeit des Reisens garantiert wurde, ironisierte Lichtenberg 1775:

„Wenn ein Mädchen mit ihrem Liebhaber aus London des Abends durchgeht, so kann sie in Frankreich sein, ehe der Vater aufwacht... Hingegen in Deutschland, wenn auch der Vater den Verlust seiner Tochter erst am dritten Tag gewahr würde, wenn er nur weiß, daß sie mit der Post gegangen ist, so kann er sie zu Pferde immer noch auf der dritten Station wieder kriegen.“

Dem Großteil der Frauen blieb nur die imaginäre Reise, sie lasen Reiseberichte, die hohe Auflagenzahlen erreichten.

Reisekleidung war ein frauenspezifisches Problem. Typisch war zunächst nur das Fehlen des Korsetts und weite Kleidung, die plötzliche, heftige Bewegungen zuließ und nicht einengte. Zudem sollte die Kleidung einen „häßlichen Anblick bieten“, Luxus, Verzierungen, jegliche Weiblichkeit galt als Gefahr für die Keuschheit der Reisenden, da in Kutschen und Gasthäusern ein enger Kontakt zwischen den Geschlechtern bestand. Erst ab Mitte des 19. Jahrhunderts reagierte die Haute Couture auf die Zunahme des Reisens und entwarf Kleidung für reisende Frauen.

Mit der Entwicklung des Automobils sollte sich auch dies ändern. Eine Frau, Bertha Benz, unterstützte finanziell und tatkräftig die Entwicklung des Motorwagens, wie ihr Mann Carl berichtete: „Bei den ersten Fahrten war meist meine Frau die Begleiterin, ich mußte eine zweite Person mithaben, weil der erste Wagen mit der Hand angeschoben werden mußte, damit er überhaupt in Gang kam.“ Und Bertha Benz ergänzte: „Am Ende hatten wir trotzdem das Vergnügen, das Wägelchen nach T6,11 schieben zu müssen, und da werden wir freilich für die Spaziergänger nicht immer salonfähig ausgesehen haben.“ Im August 1888 wagte Bertha allein mit ihren beiden Söhnen die erste Automobil-Fernfahrt von Mannheim nach Pforzheim – eine Schwarzfahrt, da der Wagen nur für Gemarkung Mannheim zugelassen war.

Mit wachsendem Selbstbewusstsein erobern sich Frauen schließlich bis in unser Jahrhundert immer mehr Freiraum. Das Reisen an sich und jeder Aspekt der Reise – Ausbildung, Forschung, Neugier und Erholung – wird ihnen zugänglich.

Zitierte und weiterführende Literatur

Brilli, Attilo: Als Reisen eine Kunst war. Vom Beginn des modernen Tourismus: Die ‚Grande Tour‘, Berlin 1997

Holländer, Sabine: Reisen – die weibliche Dimension, in: Neue Impulse der Reiseforschung, hg. v. Michael Maurer, Berlin 1999 [= Aufklärung und Europa. Beiträge zum 18. Jahrhundert] S. 189-207

Pelz, Annegret: Reisen Frauen anders? Von Entdeckerinnen und reisenden Frauenzimmern, in: Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus, hg. v. Hermann Bausinger, Klaus Beyrer, Gottfried Korff, München 1991, S. 174-178

Siebertz, Paul: Karl Benz. Ein Pionier der Verkehrsmotorisierung, München / Berlin 1943

Welck, Karin von: Bertha Benz, in: Stadt ohne Frauen? Frauen in der Geschichte Mannheims, Mannheim 1993, S. 103-109

>>>> VORTRÄGE ZUM THEMA

Mi. 05.12.07, 19:30 Uhr

Stefanie Schnitzler:

Eine Frau und ein Pferd auf dem Weg von Mannheim an die Ostsee

Mi. 13.02.08, 19:30 Uhr

Prof. Dr. Christine Bauhardt, Berlin:

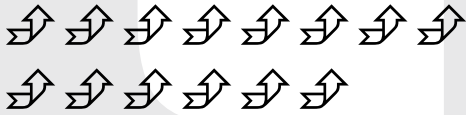
Geschlecht und Mobilität – Gibt es einen Zusammenhang?

Alle Vorträge finden im Auditorium des Landesmuseums statt. Der Eintritt ist frei.



Der „Benz“ – noch ohne Daimler!
Nachbau des Patent Motorwagens von Carl Benz im Landesmuseum.

DIE MOBILITÄT DES KRIEGES: DIE WELT, IN DER WIR LEBEN



Bildungsplanbezug

Baden-Württemberg:

Geschichte, Kursstufe, zwei- und vierstündig: „Brennpunkte und Entwicklungen der Gegenwart in historischer Perspektive“

Gemeinschaftskunde, Kursstufe, vierstündig: „Internationale Beziehungen und internationale Politik“

Ethik, Kursstufe, vierstündig: „Geschichtsdeutung“, „Verantwortungsethik“, „Wissenschafts- und Technikethik“

Hessen:

Geschichte, Jahrgangsstufe 13, Grund- und Leistungskurs: „Schlüsselprobleme der Gegenwart in ihrer historischen und in ihrer zukunftsrelevanten Dimension“

Rheinland-Pfalz:

Grundfach Gemeinschaftskunde mit Schwerpunkt Geschichte, Jahrgangsstufe 13: „Internationale Beziehungen im Umbruch“

In der Ausstellung

Die Ausstellung zeigt eindrucksvoll die Fortschritte der Mobilität in den vergangenen 400 Jahren. Der Preis (fast) jeden Fortschritts sind jedoch seine Schattenseiten, die nicht immer sofort erkennbar sind und die eine Ausstellung auch nicht immer visualisieren kann. Dieser Unterrichtsvorschlag versucht deshalb, den Besuch der Ausstellung durch eine Transferleistung zu übergeordneten Themenstellungen zu erweitern.

Inhalt – worum geht's?

Wenn wir die Tageszeitung lesen oder die Fernsehnachrichten schauen, dann erkennen wir: Wir leben in einem Zeitalter neuer Kriege. Der Erdball ist ein Flickenteppich unzähliger regionaler, religiöser und ethnischer Konflikte, die mit Waffengewalt ausgetragen werden. Selbst in Europa und in Nordamerika wissen wir seit New York (2001) und Madrid (2004), dass diese Kriege auch in unserer unmittelbaren Nähe ausgetragen werden können.

Kriege waren und sind immer ein Spiegelbild der Technik, Kriege können sogar die Motoren eines beschleunigten Fortschritts der Technik sein. Und da es bei kriegerischen Auseinandersetzungen auch immer um die zumindest zeitweilige Beherrschung von Territorien geht, spielt in ihnen der jeweilige Stand von Mobilitätstechniken eine entscheidende Rolle.

Die folgenden Materialien und Vorschläge zu ihrer Bearbeitung wollen beispielhaft den Blick darauf richten, dass in den letzten dreieinhalb Jahrhunderten die „Mobilität im Wandel“ die Kriege verändert hat, aber keinen Beitrag zu ihrer Beendigung oder gar Verhinderung hat leisten können.



M1

Materialien

→ M1

Ausschnitt aus „Die Belagerung von Breda“ von J. Callot, 1637.

(aus: Montgomery of Alamein: Kriegsgeschichte. Weltgeschichte der Schlachten und Kriegszüge, Frankfurt am Main 1972, S. 262)

→ M2

„Mit der Entwicklung des Absolutismus erweiterte sich trotz mangelhafter Kommunikationsmöglichkeiten der Umfang der strategischen Ziele. Die Truppen mussten beweglicher sein und auf weitere Entfernung eingesetzt werden können, als die Taktik offensiver wurde und die Befehlshaber deshalb bestrebt waren, den Gegner zu suchen und in der Schlacht zu vernichten. (...) Solche Armeen ließen sich immer schwieriger aus dem Land versorgen, in dem sie operierten. Deswegen mussten Nachschub- und Handelswege besonders gesichert werden. Zugleich suchte man, die rückwärtigen Verbindungen des Feindes abzuschneiden. (...) Im Dreißigjährigen Krieg wurde ganz Mitteleuropa zum Kriegsschauplatz. Die Spanier planten die Einnahme Göteborgs, und der österreichische Feldherr Piccolomini marschierte

von Flandern nach Böhmen. (...) Zusammensetzung und Ausrüstung der schwedischen Armee unterschieden sich von denen der anderen europäischen Heere, denn sie entsprachen den taktischen Vorstellungen des Königs, der größten Wert auf Feuerkraft und Beweglichkeit legte. (...) Wissenschaft und Technik spielten in Gustav Adolfs Armee eine wichtige Rolle.“

(aus: Montgomery of Alamein, Kriegsgeschichte, a.a.O., S. 265/266)

→ M3

Um ein Heer von 30.000 Mann zu versorgen, brauchte man nach dem königlich-preussischen Feldkriegs-Etat aus dem 18. Jahrhundert:

	Wagen	Pferde	Knechte
Versorgung der Truppe	312	1332	336
Transport d. Bäckereien	50	234	57
Mehltransport	3000	12000	3030
	3362	13566	3423

„Die Schwierigkeiten, Wagen und Pferde zu bekommen, vergrößerten sich noch im Laufe eines Krieges, wenn nämlich das Territorium, auf dessen Ressourcen man zurückgreifen musste, stark ausgesogen war, oder aber die Erfolge des Gegners einem nur noch wenig Hinterland ließen – was bei einer durchschnittlichen Dauer der frühneuzeitlichen Kriege von etwa acht bis neun Jahren immer wieder vor kam. Von den Wagen, die man nach wenigen Jahren, manchmal sogar Monaten Krieg auftreiben konnte, war meist nur ein Drittel oder höchstens die Hälfte für die Armee geeignet und die Pferde, die man fand, waren in der Regel ‚kraftlose, ausgemergelte Tiere‘, die einen Feldzug kaum aushielten.“

(aus: Jürgen Luh, Kriegskunst in Europa 1650-1800, Köln-Weimar-Wien 2004, S. 47/48; Tabelle zusammengestellt nach Angaben auf S.42)

→ **M4**

Transport von Dampfloks in besetzte Gebiete im 1. Weltkrieg

(aus: Andreas Knipping: Eisenbahnen im Ersten Weltkrieg, o.O. 2004, S. 45)



M4

→ **M5**

Amerikanische B-24 Bomber in Anflug auf deutsche Ziele

(aus: Geoffrey Parker (Hg.): The Cambridge Illustrated History of Warfare, Cambridge 1995, S. 326)



M5

→ **M6**

Bewaffnete Milizen auf Pick-up, Sierra Leone 2000

(aus: Herfried Münkler: Die neuen Kriege, Reinbek bei Hamburg, 2002, S. 133/= Schriftenreihe der Bundeszentrale für politische Bildung, Band 387)



M6

→ **M7**

„Dagegen handelt es sich bei den neuen Kriegen um ausgesprochen billige Kriege, zumindest was ihre Vorbereitung und Führung anbetrifft. In der Regel werden sie nämlich nur mit leichten Waffen – automatischen Gewehren, Landminen und Mehrfachraketenwerfern – geführt, und zu Transportzwecken wird die zivile Infrastruktur genutzt, wobei Pick-ups die Aufgaben von Jeeps, leichten Lastwagen und Schützenpanzern übernehmen. Wenn gelegentlich doch einmal schwere Waffen zum Einsatz kommen, handelt es sich um eine Art Resteverwertung: Das militärische Gerät, das die jeweiligen Anlehnungsmächte im globalisierten Ost-West-Konflikt einstmals geliefert haben und das häufig nur noch Schrottwert hat, wird auf diese Weise verbraucht. Schwere Waffen dagegen sind in den neuen Kriegen kaum gefragt, denn es handelt sich nicht um Kriege gegen einen entsprechend gerüsteten Gegner, sondern vielmehr um auf Dauer gestellte Gewalt gegen große Teile der Zivilbevölkerung. Für die Kombination von Massaker und Scharmützel sind leichte Waffen und ungepanzerte Transportmittel völlig ausreichend, ... Noch weniger Kosten als die Rekrutierung und Ausrüstung der Anhängerschaft verursacht schließlich der Einsatz dieser Gruppen, denn gemäß dem Prinzip, dass der Krieg den Krieg ernähren müsse, sorgen sie durch Erpressung, Plünderung und Raub selbst für ihren Unterhalt.“

(aus: Herfried Münkler: Die neuen Kriege, a.a.O., S.132)

→ M 8

„So stellt sich der Dreißigjährige Krieg als eine Abfolge und Überlagerung einzelner Kriege und Konflikte dar, die sich derart ineinander verwoben und verkettet haben, dass man von einem einzigen Krieg sprechen kann. Darin gleicht er erneut einer ganzen Reihe von Kriegen, deren Zeitgenossen wir sind: zunächst dem Afghanistan-Krieg, der streng genommen aus der Abfolge mehrere Kriege mit unterschiedlichen Parteien besteht und dessen Verlustbilanz auf langfristig ähnlich verheerenden Folgen hindeutet, wie sie der dreißigjährige Krieg für Deutschland gehabt hat (...). Sodann der Krieg in Angola, der inzwischen seit über dreißig Jahren andauert und dem bislang schätzungsweise knapp 10 Prozent der Gesamtbevölkerung zum Opfer gefallen sind; 20 Prozent der Bevölkerung führen ein Leben als Binnenflüchtlinge (...). Die wirtschaftliche Erholung, die Jahre, wenn nicht Jahrzehnte dauern wird, wird durch 10 bis 15 Millionen vergrabene Landminen erschwert. Weiterhin der Kongo-Krieg, der unter einer Bevölkerung von 30 Millionen Menschen bislang 1,7 Millionen Todesopfer gefordert und über zwei Millionen Vertriebene zur Folge hat. (...) Schließlich der Nahost-Konflikt, bei dem die Auseinandersetzung zwischen Israelis und Palästinensern mit einer Reihe von Regionalkriegen verbunden ist, ... Die Reihe ließe sich mit Blick auf die Kaukasusregion, das Horn von Afrika und so weiter fortsetzen. All diesen Kriegen ist gemeinsam, dass sie sich aus innergesellschaftlichen zu transnationalen Konflikten ausgeweitet haben, durch die sie buchstäblich grenzenlos geworden sind.“

(aus: Herfried Münkler: Die neuen Kriege, a.a.O., S. 84/85)

Bearbeitungsideen

Den Aufmarsch der kaiserlichen Armee vor der Stadt Breda zeigt M 1. Arbeiten Sie anhand des Bildes heraus, welche Mobilitätstechniken einem Feldherren im Dreißigjährigen Krieg zur Verfügung standen. Wer bestimmte das Tempo der Truppenbewegungen?

M 2 und M 3 erweitern die Perspektive auf die Mobilität in frühneuzeitlichen Kriegen. Feldmarschall Montgomery (M 2) beschreibt einen Strategie- und Taktikwandel im Zeitalter

des Absolutismus: Welche Ziele wurden verfolgt? Welche Schwierigkeiten ergaben sich daraus? Inwiefern können die zur Verfügung stehenden Mobilitätstechniken zur Verlängerung des Krieges und seine Verlagerung auf die Zivilbevölkerung beigetragen haben (M 3)?

Vor allem die Industrialisierung hat die Mobilitätstechniken des Krieges als Auseinandersetzung zwischen Staaten entscheidend effektiviert. M 4 und M 5 zeigen Beispiele aus dem Ersten und Zweiten Weltkrieg. Welche weiteren Mobilitätstechniken wurden in diesen Kriegen noch angewandt?

Das Signum der „neuen Kriege“ (M 6) wirkt „primitiv“ im Vergleich zur technisierten Hochrüstung vergangener Kriege. Nach mehr als 300 Jahren hat wiederum ein Strategie- und Taktikwechsel stattgefunden. Arbeiten Sie die Charakteristika der „neuen Kriege“ anhand M 6 und M 7 heraus. Erörtern Sie unter Zuhilfenahme von M 8, warum die „neuen Kriege“ eher den frühneuzeitlichen Kriegen ähneln, als den zwischenstaatlichen Kriegen des 19. und 20. Jahrhunderts.

Hintergrundinfo

Vor allem die amerikanischen SDI-Planungen in den achtziger und der erste Irak-Krieg zu Anfang der neunziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts haben die Illusion genährt, dass Kriege in Zukunft fernab von der Zivilbevölkerung oder durch „chirurgische Eingriffe“, die nur den kriegführenden Kombattanten treffen, geführt und entschieden werden können. Der „War without Men“ schien nur noch eine Frage der Zeit – und das auch noch alles live im Fernsehen übertragen. Seitdem hat sich die Kriegsszenarie dramatisch verändert: Mit dem Zusammenbruch des „Ostblocks“ ist der „Erbfeind“ abhanden gekommen; an seine Stelle traten und treten regionale Konflikte, religiös begründete oder ethnische Auseinandersetzungen, die mit Mitteln der modernen hoch entwickelten „Kriegskunst“ trotz globaler Mobilität nicht mehr beherrschbar sind. Auch die hochgerüstete Weltmächte, UNO und NATO stehen dieser Entwicklung scheinbar hilflos gegenüber.

Herbert Münkler beschreibt diese Situation wie folgt:

„Der zwischenstaatliche Krieg ist heute ein historisches Auslaufmodell, und womöglich sind dies auch die daran gebundenen, weil wesentlich an Staaten adressierten Normen des heutigen Völkerrechts. (...) Territorial gebundene Staatlichkeit hat, wie schwach sie auch sein mag, den Effekt, dass die Verletzung zwischenstaatlicher Regeln und internationalen Rechts sanktionierbar ist. Netzwerkorganisationen wie Al Qaida jedoch sind mit den üblichen Sanktionen nicht zu treffen, und selbst Militärschläge der herkömmlichen Art können, wie sich in Afghanistan gezeigt hat, das Netzwerk nicht völlig zerreißen und seine Funktionsfähigkeit nicht nachhaltig beeinträchtigen. Die Strategie der Europäer im Kampf gegen den internationalen Terrorismus besteht darin, durch die Wiederherstellung von Staatlichkeit, die in innergesellschaftlichen wie transnationalen Kriegen zerfallen ist, die Verwurzelungsmöglichkeiten für terroristische Netzwerke systematisch zu minimieren und auf diese Weise die Existenz- und Operationsbedingungen von Terroristen zu beschränken. Die Amerikaner setzen dagegen offenbar auf einen lange dauernden, womöglich permanenten Krieg gegen terroristische Organisationen, die sie nach dem Prinzip des Zuschlagens und Verschwindens beständig attackieren, um deren offensive Fähigkeiten immer wieder einzuschränken. Ob ein solcher Krieg sich gewinnen, das heißt erfolgreich beenden lässt, ist mehr als zweifelhaft. Es wäre ein Krieg an einer neuen ‚imperialen Barbarengrenze‘, der immer wieder aufflackern würde.“

(Münkler, a.a.O., S. 240/241)

Zitierte und weiterführende Literatur:

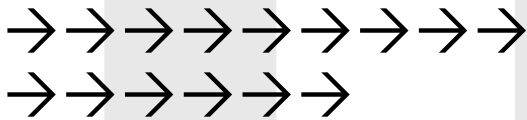
- Knipping, Andreas:
Eisenbahnen im Ersten Weltkrieg, o.O. 2004
- Luh, Jürgen:
Kriegskunst in Europa 1650-1800, Köln-Weimar-Wien 2004
- Montgomery of Alamein:
Kriegsgeschichte. Weltgeschichte der Schlachten und Kriegszüge, Frankfurt am Main 1972
- Münkler, Herfried:
Die neuen Kriege, Reinbek bei Hamburg 2002
(= Schriftenreihe der Bundeszentrale für politische Bildung, Band 387)
- Parker, Geoffrey (Ed.):
The Cambridge Illustrated History of Warfare, Cambridge 1995
- Shaker, Steven M./Wise, Alan R.:
War without Men. Robots on the Future Battlefield, Washington-New York-London u.a. 1988

>>>> VORTRAG ZUM THEMA

Mi. 14.11.07, 18:00 Uhr
Prof. Dr. Matthias Asche, Tübingen:
**Von Söldnern und Trossen, kaser-
nierten Truppen und Garnisonsorten –
das Militär als „dynamischer Migra-
tions- und Mobilisierungsfaktor“ in
der vormodernen Gesellschaft**

Der Vortrag findet im Auditorium des
Landesmuseums statt. Der Eintritt ist frei.

REISE-KATASTROPHEN: MENSCHLICHES VERSAGEN UND TECHNISCHE FEHLER



Im Rahmen eines zweiwöchigen berufsorientierenden Praktikums bei der Museumspädagogik am Landesmuseum hat der Schüler Dennis Karch in Klasse 12 an den Vorbereitungen für dieses Schulheft teilgenommen. Neben der Zuarbeit zu verschiedenen Themen galt sein besonderes Interesse dem Längsschnitt-Thema „Reise-Katastrophen“. Sein illustrierter Aufsatz ist ein gelungenes Beispiel, das Thema „Mobilität“ aus der Perspektive ihrer Risiken im Wandel der Zeit und der Technik abzuhandeln.

„9:45 Uhr. Zug entgleist. 3 Tote, 20 Verletzte“
„13:21 Uhr. Flugzeugabsturz. 50 Tote, 60 Verletzte:“

Nachrichten dieser Art hören wir täglich im Radio, lesen sie in der Zeitung oder sehen sie im Fernsehen. Doch wie haben sich die Reise-Katastrophen durch die Forschung und Entwicklung von neuartigen Technologien in Bezug auf die Mobilität entwickelt?

Gehen wir nun auf einige Beispiele ein: zu Land, zu Wasser und in der Luft.

Schon seit den Anfängen der Mobilität des Menschen geschahen Unfälle und andere Katastrophen beim Reisen. Doch warum kommt es zu diesen Unglücken?

Es gibt 2 Antworten auf diese Frage:

1. Der Mensch führt eine Katastrophe absichtlich herbei oder macht einen Fehler beim Bedienen.
2. Die Technik versagt.



1

Ende des 19. Jahrhunderts wurde dieser Treck überfallen. Die Intention dieses Überfalls ist unklar. Es wäre möglich, dass die Räuber wertvolle Gegenstände erbeuten oder einfach nur Angst und Schrecken verbreiten wollten, was häufig geschah. So wurde gekämpft und vor der Ermordung ziviler Personen nicht Halt gemacht. Für die meisten Reisenden endete die Fahrt wohl auf eine grauenhafte Weise.

Heutzutage können vor allem in der Dritten Welt Überfälle immer wieder Auslöser von gewaltsamen Auseinandersetzungen und Vergeltungsmaßnahmen sein.



2

Doch auch auf der Schiene geschahen immer wieder Katastrophen, bei denen Reisende ihren Tod fanden.

Im Zeitalter der Industrialisierung mussten schnell neue Bahnstrecken gebaut werden, um die Massen an produzierten Waren auch zu transportieren. Da blieb oftmals keine Zeit, um für eine gute Qualität zu sorgen. Unglücke aufgrund von mangelhafter Verarbeitung und schlechter Schienen waren daher keine Seltenheit.

Doch Katastrophen dieser Art sind immer noch aktuell. Erinnern wir uns an das Zugunglück von Eschede:

Hier kamen 101 Menschen ums Leben und 88 wurden schwer verletzt. Als Ursache für das Unglück werden Wartungsversäumnisse genannt.

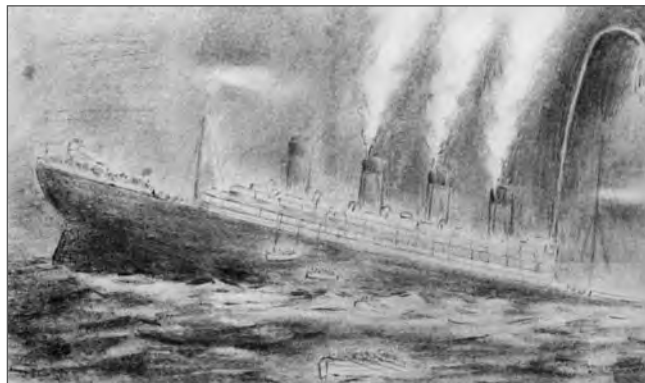
Der einzige Unterschied besteht in der Schwere der Unfälle. So kamen früher nur wenige Menschen zu Schaden. Dies ist auf die, im Vergleich zu heute, geringe Geschwindigkeit und zum Teil geringere Passagierzahl zurückzuführen.



3

Der eine oder andere Leser wird jetzt einwenden, dass doch die Sicherheitstechnik heute weiter entwickelt sei. Das stimmt auch, und so traut sich der Mensch an immer höhere Ziele heran und verlässt sich zu sehr auf diese Technik. Wenn diese und/oder der Mensch dann aber einmal versagt, werden Unglücke umso verheerender.

Doch nicht nur zu Lande, auch zu Wasser geschehen Reise-Katastrophen. So z.B. die weltberühmte Titanic: Sie galt als unsinkbar, bis sie durch menschliches Versagen einen Eisberg rammte und 1523 Menschen mit in den Tod riss.



4

Hier wird auch wieder ganz deutlich, dass sich der Mensch an immer neue Grenzen wagt. Er baut ein Schiff, auf dem tausende von Menschen den Ozean luxuriös überqueren können. Nur aufgrund des Fortschrittes in der Mobilitätstechnik wurde es überhaupt möglich, dass ein solcher Unfall passieren konnte.

Schon der Volksmund besagt:

Wer hoch hinaus möchte, kann tief fallen und wer noch höher hinaus möchte, kann noch tiefer fallen.

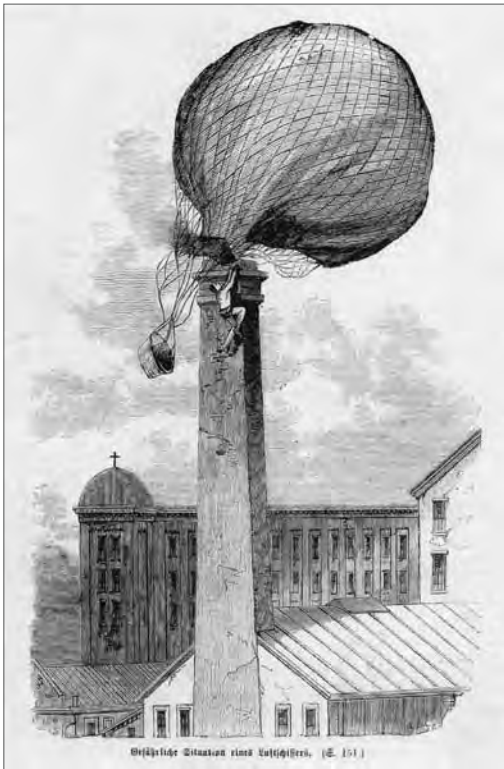
Zudem war man auch aufgrund des „Unsinkbarkeitsmythos“ einfach viel zu blauäugig bei Besatzung und Passagieren. Umso größer war dann die Überraschung und Panik, als eben dieses „Undenkbare“ Wirklichkeit wurde.



5

Bis heute hat sich hier einiges verändert, wenn auch nicht immer mit Erfolg.

Die Technik und die Sicherheitsmaßnahmen wurden besser und die Passagiere sind auch auf manchen Schiffen, ob Fähre oder Kreuz-



6

fahrtschiff, besser auf einen eventuellen Unfall vorbereitet, dennoch geschehen immer wieder verheerende Unfälle, bei denen Tote und Verletzte zu beklagen sind.

Kommen wir vom Wasser in die Luft. Unglücke, die hier geschehen, sind meistens viel verheerender als zu Wasser.

Warum? Während man sich vom sinkenden Schiff eventuell auf Rettungsboote retten bzw. auch durch Schwimmen überleben kann, ist man einem Flugzeugabsturz hilflos ausgeliefert. Man kann nur hoffen, dass man den Aufprall heil übersteht, was sicher nicht immer gewährleistet ist. Und selbst wenn man den Aufprall überstanden hat, muss man z.B. im Meer immer noch um sein Leben fürchten bis Rettungskräfte eintreffen.

Doch fangen wir bei den Anfängen des Fliegens an.

Hier sieht man eine Karikatur zu der Gefahr der Ballonfahrt. Man ging in den Anfangsjahren dieser Ballone davon aus, dass höher hinauftragende Bauten, wie hier der Schornstein, die Sicherheit extrem gefährden würden, da man sich nicht wirklich hoch hinaus traute und trauen konnte.

Zudem wusste man zu wenig über die Winde, die in größerer Höhe doch anders sind, als am Boden, und eine Fehleinschätzung konnte dann schließlich doch zur Folge haben, dass man gegen ein Gebäude flog.



7

Die Luft wurde im Laufe der Jahre bis in die 1930er endgültig als drittes Medium der Fortbewegungsart erschlossen. So wurde neben diversen Errungenschaften im Flugzeugbau 1936 in Deutschland der riesige Zeppelin „Hindenburg“ in Betrieb genommen. Diesem Stolz der nationalsozialistischen Führung (welche die Hindenburg natürlich geschickt zu Propagandazwecken nutzte) widerfuhr eine der schrecklichsten Katastrophen, die die Welt je mit einem Luftschiff erlebt hatte. Am 06. Mai 1937 explodierte sie in New York. Es kamen zwar auf wundersame Art und Weise kaum Menschen zu Schaden, dennoch wurde der Welt einmal mehr klar, dass die moderne Technik die Sicherheit beim Reisen nicht wirklich erhöht, denn die Hindenburg galt zum einen als sicherstes Luftschiff der Welt (und das wurde nicht nur von der Nazi-Führung so proklamiert) und Luftschiffe gal-



8

ten sowieso im Allgemeinen als sichere und komfortable Art zu reisen.

Diese Katastrophe beendete vorerst die Ära der Luftschiffe.

Man konzentrierte sich fortan nur noch auf Flugzeuge und später auf Helikopter. Heute kommen Luftschiffe wieder in Mode: meist zu Transport- und/oder Werbezwecken.

Moderne Passagierflugzeuge fliegen meist mit 800 km/h, die Concorde bis zu ihrer Ausmusterung sogar mit Schallgeschwindigkeit. Umso verheerender die Auswirkungen eines „Crashs“. Die Passagiere in einem Flugzeug, das mit mehreren hundert km/h auf den Boden aufschlägt, haben eine sehr geringe Überlebenschance.

Beispielsweise wurden am 7. März 2007 in Indonesien 23 Menschen in den Tod gerissen und mindestens 90 verletzt.

Man versucht, die Passagiere durch Sicherheitsvorführungen an Bord schon frühzeitig auf den Extremfall vorzubereiten, denn ein Absturz geschieht in Sekundenschnelle; da bleibt keine Zeit mehr, um Fragen zu stellen. Die Piloten sind heute auch sehr gut ausgebildet, was zwei Vorteile mit sich bringt: Die Chance auf menschliches Versagen wird minimiert und auch im Fall eines Schadens kann der Pilot die Maschine eventuell noch weitgehend sicher landen, so dass möglichst wenige Passagiere zu Schaden kommen.

Wir haben nun diverse Katastrophenfälle beim Reisen kennen gelernt und andere sind uns wieder ins Gedächtnis gerufen worden.

Man hat ganz deutlich sehen können: Je weiter die Technik fortschreitet, je mehr Grenzen überschritten werden, desto verheerender sind Unglücke oder auch Anschläge, wie z.B. der 11. September 2001.

Zudem war in der Zeit der Industrialisierung ein Reise-Unfall lokal begrenzt. Die meisten Menschen haben nicht einmal davon erfahren. In der globalisierten Welt heute kann überall etwas passieren. Meist ist von diesen Katastrophen weltweit in Radio, Fernsehen oder Zeitung zu hören/sehen/lesen.

Kann die Technik jemals absolut sicher und der Mensch fehlerfrei sein?

Kann man gegen alle Gefahren gewappnet sein?

Wird es ein 100%ig sicheres Reisen geben?



9

Bildnachweis

Bild 1: Gleß, Karlheinz: Rosse, Reiter, Fuhrwerksleut'. Das Pferd im Transportwesen, Berlin 1986, S.136

Bild 2: Historisches Museum der Pfalz, Speyer

Bild 3: http://www.hochgeschwindigkeitszuege.com/germany/eschede01_gr.jpg

Bild 4: Bunk, Lutz: 50 Klassiker-Schiffe, Hildesheim 2004, S.210

Bild 5: Maddocks, Melvin: Die großen Passagierschiffe, Eltville am Rhein 1992, S.128/129

Bild 6: Hallmann, Willi: Ballone und Luftschiffe im Wandel der Zeit, Königswinter 2002, S.162

Bild 7: Haaland/Knäusel/Schmitt/Seifert: Leichter als Luft – Ballone und Luftschiffe, Bonn 1997, S.326

Bild 8: Meyer, Peter: Das große Luftschiffbuch, Mönchengladbach 1976, S.233

Bild 9: http://www.1001crash.com/index-page-cdescript-accident-garud_b737-lg-2-year-ok.html

Impressum

**Mannheim auf Achse
Mobilität im Wandel 1607 – 2007
Materialien und Unterrichtsvorschläge für
Schulen/Schulheft**

Herausgegeben vom Landesmuseum für
Technik und Arbeit in Mannheim

Konzeption und Redaktion:
Horst Steffens, Marianne Vökl

Mit Beiträgen von
Grazyna Buchheim, Dennis Karch, Barbara
Stabenow, Horst Steffens, Marianne Vökl

Gestaltung:
Frank Ketterl

Schlußredaktion:
Wolf-Diether Burak

Bildnachweis bei den Abbildungen/den
einzelnen Kapiteln

Mannheim 2007