



# Dem Batty Weber säin Abreißkalender (1913-1940)

**Theemen a Musteren**

*Anne-Marie Millim*



**„Die Autolinie ist die Linie der Zeit“  
Mobilität(en) der Moderne in Batty Webers Abreißkalender**

Yorick Schmit

**Dem Batty Weber säin Abreißkalender (1913-1940):  
Theemen a Musteren**  
Herausgegeben von Anne-Marie Millim

Publiziert in Melusina Press (Universität Luxemburg), 2026  
11, Porte des Sciences  
L-4366 Esch-sur-Alzette  
<https://www.melusinapress.lu>

Verlagsleitung: Niels-Oliver Walkowski, Johannes Pause  
Lektorat: Carolyn Knaup, Niels-Oliver Walkowski  
Gestaltung: Valentin Henning, Erik Seitz  
Umschlagbild: Raymon Mehlen, ‚Batty Weber‘ (ca. 1935) © All Rechte virbehal

Die digitale Version dieser Publikation steht unter <https://www.melusinapress.lu> frei zur Verfügung.

Bibliografische Information der Nationalbibliothek Luxemburg: Die Nationalbibliothek Luxemburg verzeichnet diese Publikation in der Luxemburgischen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über [bnl.public.lu](http://bnl.public.lu) abrufbar.

Druck: Libri Plureos GmbH, Friedensallee 273, 22763 Hamburg.

ISSN (Web): 2716-7518  
DOI (Publication): 10.26298/1981-5616-daid  
DOI (Container): 10.26298/1981-5616  
ISBN (Web): 978-2-919815-61-6  
ISBN (PDF): 978-2-919815-62-3  
ISBN (Epub): 978-2-919815-86-9  
ISBN (Print): 978-2-919815-63-0

Das vorliegende Werk steht unter einer CC BY-SA 4.0 Lizenz. Informationen zu dieser Lizenz finden Sie unter <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.de>. Die in diesem Werk enthaltenen Bilder und Ressourcen unterliegen der selben Lizenz, sofern sie keiner anderen Quelle entnommen wurden oder mit einer anderen Lizenz versehen sind.





2026

# „Die Autolinie ist die Linie der Zeit“: Mobilität(en) der Moderne in Batty Webers *Abreißkalender*

Yorick Schmit

## 1. Einleitung

„Die Autolinie ist die Linie der Zeit.“ (AK<sup>1</sup> 10. Januar 1925) Diese bestechende Beobachtung Webers findet sich in einem Eintrag des *Abreißkalenders* aus den 1920er Jahren. Im Feuilleton beschreibt Weber eine zufällig wiedergefundene Postkarte des Fotografen und Belle-Époque-Chronisten Charles Bernhoeft (1859-1933) aus dem Jahre 1903. Sie zeigt ein Automobil bei der Überquerung der gerade fertiggestellten Adolphe-Brücke. Beim abgebildeten Fahrzeug handelt es sich um eine Variante des Benz-Modells Victoria (produziert: 1893-1900), einer Weiterentwicklung des von Carl Benz patentierten, dreirädrigen Motorwagens (produziert: 1885-1886; vgl. Hoffmann 2002, 4). Besitzer des Gefährts war der seinerzeit stadtbekannteste Eigentümer der Villa Louvigny, „Kleens Jampier“ (Jean-Pierre Klein), wie Weber ihn nennt.

In seinen Ausführungen ist Weber jedoch weniger an solchen Details interessiert als am gesellschaftspolitischen Kontext, der sich hier herausarbeiten lässt. Bereits in den 1920er Jahren ist das Automobil zu einem wirkmächtigen Kulturobjekt geworden, das gesellschaftliche und technische Modernisierungsprozesse reflektiert und aktiv vorantreibt. Besonders augenfällig zeigt sich dies im Design der Wagen. „Nichts

---

<sup>1</sup> Die Sigle AK steht für den *Abreißkalender* von Batty Weber; hier und nachfolgend zitiert nach Gilles und Millim 2017.

daran verrät die Zweckmäßigkeit eines Werkzeugs, das auf höchste Schnelligkeit gerichtet ist“, urteilt Weber über das kutschenähnliche Gefährt der Jahrhundertwende (AK 10. Januar 1925). Verglichen mit den weichen, geschwungenen Linien der Automobile der Zwischenkriegszeit wirkt dieser „Wagen ohne Pferd“ wie ein „Fötus neben einem Apollo“ (ebd.). Hier deutet sich bereits Webers ambivalente Haltung zum automobilen Fortschritt an: Er lässt sich leicht von technischen Neuerungen begeistern, bleibt jedoch kritisch bei seiner Analyse der daraus folgenden gesellschaftlichen Konsequenzen.



**ABB. 1:** Postkarte; BnL Nr. 3855

Die eingangs zitierte „Linie der Zeit“ verweist nämlich nicht nur auf das dem Zeitgeist folgende Design der Wagen, sondern auf eine andere soziohistorische Entwicklung der Moderne, die das Automobil mitgeprägt hat: die Zeit-Raum-Komprimierung durch technologische Innovationen, also die gesellschaftliche Beschleunigung des Alltags durch neue Kommunikations- und Fortbewegungsmittel (vgl. Rosa 2005, 71). In diesem Kontext kritisiert Weber das ungebremste „Bewegungsfieber“ (AK 6. Oktober 1926), das das Land ergriffen hat.

Beide oben angerissene Schwerpunkte verdienen eine tiefergehende Analyse. Den kulturtheoretischen Hintergrund der nachfolgenden Argumentationskette bilden die Foucault'schen Heterotopien sowie Paul Virilios Konzept der Dromologie. Als Vordenker des *spatial turn* in den Kultur- und Geisteswissenschaften interpretiert der französische Philosoph Michel Foucault gesellschaftliche Strukturen als Netzwerk von realen und imaginierten Räumen. Im Radiovortrag *Les hétérotopies* (1966) führt Foucault den Begriff der Heterotopie ein, um Räume bzw. Orte zu klassifizieren, die die zu einer bestimmten Zeit vorgegebenen Normen nur zum Teil oder nicht vollständig umgesetzt haben oder die nach eigenen Regeln funktionieren. Im Gegensatz zur rein immateriellen Utopie sind Heterotopien sowohl real existierende Orte als auch mit ideologisch-politischen Ideen verbundene Abstrakta. Prototypische Beispiele sind Friedhöfe, Gefängnisse, Pflegeheime und Gärten. Als „Heterotopie par excellence“ beschreibt Foucault jedoch das Schiff, das „nicht nur das wichtigste Instrument zur wirtschaftlichen Entwicklung gewesen ist, sondern auch das größte Reservoir für die Fantasie“ (Foucault 2013, 21). Foucault spielt hier auf die Entwicklung der Dampfschiffahrt an, die tiefgreifende Auswirkungen auf den globalen Handel des 19. Jahrhunderts hatte. Als neuartiges Fortbewegungsmittel läutete sie auch eine gesellschaftliche Globalisierung ein, indem sie Migration und kulturellen Austausch förderte. Im Folgenden soll argumentiert werden, dass diese Ausnahmestellung des Schiffes im 20. Jahrhundert vom Automobil im Speziellen und der Straße im Allgemeinen übernommen wird: ein neu entstandener Sozial- und Wirtschaftsraum, der für Modernität, sozialen Aufstieg und Freiheit steht und im Laufe der Jahre seine eigenen Regeln, Rituale und Zugangsbeschränkungen entwickelt. Weber nimmt sich dieses neuen sozialen Raums immer wieder in seiner Feuilletonserie an. Er tritt als analytischer Beobachter auf, der kritisch hinterfragt und auf Exzesse aufmerksam macht, ohne jedoch konservativ oder rückwärtsgewandt zu argumentieren.

Ein weiteres Charakteristikum der Heterotopie betrifft die ihr zugrundeliegende Zeitstruktur, die mit der herkömmlichen (subjektiven) Zeiterfahrung des Menschen bricht. Foucault spricht von Heterochronie. In diesem Kontext lassen sich Parallelen zu Paul Virilios Werk ziehen, das die beschleunigte Zeiterfahrung der Moderne nach soziohistorischen und wirtschaftlichen Parametern ausleuchtet. In *Vitesse et politique*

(1977) führt er den Begriff der Dromologie ein, eine soziohistorisch geprägte Theorie vom Wesen der Geschwindigkeit und der Beschleunigung. Für Virilio stellt die Akzeleration den zentralen Motor des Fortschritts im letzten Jahrhundert dar. Über wirtschaftlichen oder sozialen Aufschwung, über Sieg oder Niederlage in einem Krieg entschied im 20. Jahrhundert eine Frage: Wer kann am schnellsten Menschen, Waren oder Ideen von A nach B transportieren (vgl. Virilio 1980, 177-179). Diese Form der revolutionären Akzeleration hat zwei Mal stattgefunden: einmal am Ende des 19. Jahrhunderts – im Zuge der Industrialisierung (und der Popularisierung des Automobils) – und einmal am Ende des 20. Jahrhunderts, als die geteerten Autobahnen durch digitale Straßen im Netz abgelöst wurden. Webers *Abreißkalender* bietet als zeithistorisches Dokument wertvolle und bisher unbekannt Einsichten in diese erste Welle der gesellschaftlichen Beschleunigung.

Der Artikel ist in drei Kapitel gegliedert. Im ersten Teil werden Webers allgemeinen gesamtgesellschaftlichen Analysen zur Geschichte und Evolution der Mobilität untersucht – ein Leitthema, auf das der Autor im Laufe der Jahrzehnte immer wieder zurückkommt. Ein zweiter Schwerpunkt betrifft die soziologischen Folgen, die die fortschreitende (Auto-)Mobilisierung Luxemburgs provoziert, sowohl auf der Straße selbst als auch in anderen gesellschaftlichen Räumen. Ein letzter Teil rückt den Unfall als neue Kontingenzerfahrung der Moderne in den Mittelpunkt. Hier trifft der utopische Fortschritts- und Freiheitsgedanke der Automobilität auf die von Karambolagen und Verkehrsopfern geprägte Alltagsrealität – und auf die allgemeine Indifferenz der Öffentlichkeit gegenüber Letzteren.

## 2. „Die Überwindung des Raums“: Geschichte und Evolution der Mobilität im *Abreißkalender*

„Über kein Problem haben seit Erschaffung der Welt so viele Gehirne gedampft, wie über dem der mechanischen Fortbewegung, der Überwindung des Raums.“ (AK 9. April 1926) Das Zitat Webers illustriert ein rekurrerendes Motiv im *Abreißkalender* – eine wenig überraschende

Themensetzung, wenn man bedenkt, welche technologischen Quantensprünge in diesem Bereich während der rund dreißigjährigen Publikationsperiode absolviert wurden. Die fortschreitende Popularisierung von motorisierten Transportmitteln hat weitreichende Folgen. Die ersten Opfer des Fortschritts sind, laut Weber, die Pferde. Letztere lässt er in einem satirischen Artikel selbst zu Wort kommen, um die Nachteile der automobilen Konkurrenz aufzulisten: „[Das Auto] [r]ennt [...] blindlings in Bäume, daß seine Insassen Hals und Bein brechen. Kostet zwanzig, fünfzig Mal so viel wie unsereins, frißt nicht, aber säuft endlos, dazu teures Zeug. Dabei ist nicht einzusehen, was bei dem verrückten Tempo herauschaut. Wer langsam fährt, kommt auch ans Ziel.“ (AK 21. Januar 1932)

Neben praktischen und finanziellen Beweggründen, das Automobil zu meiden, sticht hier vor allem das Plädoyer für ein langsameres Fortbewegen hervor. So fasziniert Weber von der neuen Technik auch ist, die gesellschaftliche Akzeleration, die sie mit sich bringt, interpretiert er zunehmend kritisch:

„Wir jagen heute im 50 Kilometertempo durchs Land und sehen die Dinge und Menschen, immer nur im Flug. Wie wäre es, wenn man einmal einen Tag lang mit so einem Rollefax durch die Landschaft führe und sich wieder einmal langsam und gründlich bewußt würde, was das denn für ein Leben ist, das die Menschen draußen führen.“ (AK 14. Februar 1933)

Hier benutzt Weber Argumente, die auch heute noch im populären Diskurs, etwa im Kontext von *mindfulness* und dem *slow movement*, verbreitet sind, indes in einem gänzlich anderen Kontext als damals. Über bequemes und schnelles Reisen würde sich heute niemand beschweren. Am Anfang des 20. Jahrhunderts werden die vergleichsweise hohen Reisegeschwindigkeiten jedoch kontrovers diskutiert. So führt der deutsche Psychiater Paul Moebius (1853-1907) den Begriff der Nervosität ein, um den Zeitgeist der damaligen Zeit zu beschreiben und auf die vermeintlichen Risiken von Neurosen und überlasteten Sinnesorganen durch die gesellschaftliche Akzeleration aufmerksam zu machen (vgl. Bickenbach und Stolzke 2014, 89). Mit dem sogenannten *railway brain* wird vor den vermeintlich negativen Einflüssen des Zugreisens auf das Gehirn gewarnt. Der Erfinder und

Automobilkonstrukteur Léon Bolles warnt sogar davor, schneller als fünfzig Kilometer pro Stunde zu fahren, da sonst akute Erstickungsgefahr drohe (vgl. ebd., 90). In diesem Kontext spricht Weber nicht nur seine Sympathien für das Pferd aus, sondern auch für ein neues, aber langsames Fortbewegungsmittel: „Ich hätte wahrscheinlich nie unser Ösling gesehen, wenn ich nicht eines Tages angefangen hätte, Rad zu fahren“, gibt er die Rede eines jungen Mannes wieder und unterstreicht damit sein Plädoyer für ein gemächliches, bewusstes Reisen (AK 10. Oktober 1925).

Die gesellschaftliche Faszination für das Automobil, die Weber in Luxemburg beobachtet, beschränkt sich jedoch mitnichten auf schnellere Reisemöglichkeiten. Es ist vor allem ein Symbol für gesellschaftlichen Aufstieg und ungebrochenen Fortschrittsglauben. Die Lektüre einer Ausgabe der französischen Zeitschrift *L'Illustration* (erschienen: 1843-1944), die dem Automobil ihre Titelstory gewidmet hat, nimmt Weber zum Anlass, um über die Gründe von dessen Popularität nachzusinnen:

„Es wäre ein Buch über den psychologischen Einfluß des Autos auf das Verkehrswesen Mensch zu schreiben. Das Auto zieht hinter sich nicht nur die Aufgestörtheit [sic] des Wirbelwinds und des Staubes her, hinter ihm drein fliegen tausend Sehnsüchte aus Seelen, in denen der Wunsch nach den Höhen des Lebens erwacht“ (AK 10. Oktober 1925).

Auch Weber scheint zumindest teilweise von jenen Sehnsüchten gepackt zu sein. Im Oktober 1926 schreibt er mit Begeisterung über den Autosalon in Paris, die erste Messe zum Thema Automobilität, die ihre Tore bereits 1898 ein erstes Mal geöffnet hat. Im Luxemburg der 1920er Jahre ist das Automobil noch ein Luxusobjekt, das von vielen bewundert, aber den wenigsten gefahren wird. So rechnet Weber vor, dass in Luxemburg ein Auto auf je sechzig Einwohner kommt. Noch ist die Automobilität also ein Privileg der gesellschaftlichen Eliten. Dies erklärt wohl auch Webers ambivalente Haltung, die kontinuierlich zwischen Faszination und kritischer Ironie schwankt. Die Informationen zum Autosalon in Paris hat er wiederum der Zeitschrift *L'Illustration* entnommen, die, wie er unterstreicht, nur zehn Franken kostet. Der klassenbewusste Weber interpretiert das Massenmedium Zeitschrift als

Möglichkeit, kostengünstig in der Imagination zu reisen – für all jene Bevölkerungsschichten, denen das teure Automobil vorerst noch verwehrt bleibt. Die von Paul Virilio beschriebene beschleunigte Moderne lässt sich somit nicht auf neue Transport- und Fortbewegungsmittel reduzieren, vielmehr zeichnet sich hier auch der Beginn einer globalisierten Daten- und Informationsrevolution ab, die vor allem von den Massenmedien wie Presse und Radio angetrieben wurde: Information wird zur Ware (vgl. Wenzlhuemer 2020, 76-92).

Gleichzeitig etablieren sich für Weber im sozialen Raum der Straße neue gesellschaftliche Machtstrukturen, zwischen elitären Automobilisten und (mittellosen) Fußgängern: „Wir müssen uns an den Gedanken gewöhnen, daß dem Auto heute mindestens dieselben Rechte zustehen, wie dem Fußgänger. In den Stadtstraßen, wohlverstanden, denn draußen hat sich das Auto längst über den Fußgänger hinweggesetzt.“ (AK 22. September 1928) Treffend beschreibt Weber hier die langsame Verdrängung des Fußgängers aus dem Straßenbild Luxemburgs. Dass hier nicht nur zwei Fortbewegungsarten gegeneinander ausgespielt werden, sondern auch zwei gesellschaftliche Schichten aufeinandertreffen, ist Weber nur allzu bewusst. Die enge Verzahnung zwischen Mobilität und sozialer Klasse verdeutlicht sich in Webers Reflexionen zu den Massentransportmitteln, die fast zeitgleich mit dem Automobil Luxemburgs Straßenbild grundlegend umstrukturieren: „Im [...] Kampf der Menschheit gegen Zeit und Raum gibt es, kann man sagen, Schlachten und Duelle, Aufgebote der Massen und Aufgebote der Individuen“ (AK 13. Oktober 1936). In diesem Kontext interpretiert Weber das Fahrrad als eigentlichen Vorgänger des Automobils: „Durch die Radfahrer wurde der Instinkt der Persönlichkeit wieder angeregt, der Trieb, aus eigener Kraft, nach eigener Zeitbestimmung und auf selbstgewählten Wegen durch die Geographie zu stolchen.“ (ebd.) Dieser modernistischen „Individualismuswelle“ kann Weber wenig abgewinnen (AK 22. September 1928). Mit Nostalgie erinnert er sich zurück an eine Zeit, „wo der Einzelne vor dem, was man Allgemeinheit nannte, zurückzustehen hatte“ (ebd.).

Die Popularisierung des Verbrennungsmotors im Luxemburg der 1920er Jahre revolutioniert nicht nur die Fortbewegung des Individuums. Mit dem Autobus bekommen die etablierten Massentransportmittel Eisen- und Straßenbahn neomodische Konkurrenz. Bereits in den 1930er

Jahren wird darüber debattiert, ob der Bus nicht das Ende der altbekannten Schmalspurbahnen in Luxemburg einläuten wird. Welchem Transportmittel gehört die Zukunft? Auch in dieser breit diskutierten Frage gibt sich Weber konservativ. Sein Favorit ist Jangeli, jene landbekannte Schmalspurlinie, die Luxemburg Stadt mit Remich verbunden hat. Sie ist billiger, man sitzt weniger beengt und kann zwischen drei Klassen wählen, so Weber in seiner Argumentation. Der Hinweis auf die drei Klassen verknüpft der zeitkritische Feuilletonist mit einer weiteren aufschlussreichen Beobachtung:

„Im Autobus sitzt alles einträchtiglich neben- und durcheinander. Aber nur bis zu einer bestimmten Gesellschaftsklasse. Ein Bruchteil der Einwohnerschaft unseres Ländchens wird niemals Autobus fahren. Oder ist Ihnen vielleicht schon ein Staatsminister oder einer seiner Kollegen [...] im Autobus begegnet? Wogegen sich alle diese nicht scheuen würden, einmal von Cruchten bis Fels im Bimmelbähnchen zu fahren.“ (AK 30. März 1939)

Auch der scheinbar volksnahe Massentransport ist, so Weber, nicht gefeit vor dem allgegenwärtigen Klassendenken. Der Feuilletonist thematisiert auffallend oft Klassenunterschiede und äußert sich kritisch über die sozialen Ungleichheiten der luxemburgischen Gesellschaft.

### 3. „Das Verkehrswesen Mensch“: soziologische Beobachtungen aus Webers Alltag

Wie verändert die neugewonnene Mobilität den Alltag der Menschen? Welche gesellschaftlichen Regeln und Rituale, Interaktionen und Interessen entwickeln sich rund um den neuen sozialen Raum der Automobilität? Während im ersten Kapitel eine Makroperspektive eingenommen wurde und größere gesellschaftliche und technische Entwicklungen beschrieben wurden, stehen nun soziologische Fragestellungen im Mittelpunkt, die sich vor allem aus Webers zufälligen, alltäglichen Beobachtungen herauskristallisieren lassen.

## Das Automobil als neues Kultur- und Sportinstrument

Über simples Prestigeobjekt und Transportmittel hinaus interpretiert Weber das Auto als „gesellschafts- und völkerpädagogisch[es] [...] Kulturinstrument“, das seine Fahrer nach gesellschaftlichen Normen formen und erziehen soll (AK 7. Oktober 1927). In einem Feuilleton aus dem Jahr 1927 baut Weber diesen optimistischen Gedankengang aus: „Jeder führe natürlich am liebsten so rasch und ungeniert, wie es ihm am besten passt. Aber die Rücksicht auf die andern zwingt ihn zur Einschränkung. Und da kommt dann die Wirkung in umgekehrter Richtung: daß nämlich die Rücksichtnahme auf die andern das allgemeine Tempo beschleunigen hilft.“ (ebd.)

Die individuelle Freiheit, die man durch den Besitz eines Automobils gewinnt, wird also durch übergeordnete kollektive Ansprüche wieder eingeschränkt. Die neuen Gesetzmäßigkeiten der Straße entwickeln sich teilweise aus der praktischen Notwendigkeit heraus, andere wiederum werden vom Gesetzgeber geprägt, der früh versucht, den aufblühenden Sozial- und Wirtschaftsraum Straße zu reglementieren (vgl. Möser 2022, 95-107). So wird die erste Iteration des heutigen *code de la route* bereits 1897 als *règlement grand-ducal* publiziert. Erst ab 1903 wurde dann auch der Führerschein obligatorisch (vgl. Spang und Keiser 1982, 13). Gut 25 Jahre danach beschwert sich Weber noch immer über Rücksichtslosigkeiten im Verkehr und mangelnde Kompetenz der Fahrer. Das Kulturinstrument Automobil scheint weniger effizient als vom Optimisten Weber angenommen.

Die gesellschaftlichen Umbrüche, die das Automobil angestoßen hat, zeigen sich frühzeitig auch in anderen Lebensbereichen, nicht zuletzt in einem von Webers bevorzugten Sujets, dem Sport. Anlässlich des 100-jährigen Jubiläums der Unabhängigkeit des Landes organisierte der 1932 gegründete *Nouvel Automobile Club du Grand-Duché de Luxembourg* am 4. Juni 1939 das erste Autorennen Luxemburgs auf einer geschlossenen Rundstrecke. Der *Prix du Centenaire*, der aufgrund der Teilnahme renommierter Fahrer aus dem Ausland medial stark rezipiert wurde, startete am Findel (Flughafen), durchquerte Neudorf und Kaltgesbrücke, um anschließend in einer Schleife zum Flughafen zurückzukehren. Das historische Motorsportevent nimmt Weber zum

Anlass, um über das Wesen des Sports zu reflektieren. Analog zur Fischerei interpretiert er das Autorennen als neuartige, vom technologischen Fortschritt geprägte Form des Sports:

„Freilich braucht es ein gut Teil Gewandtheit in der Handhabung des Steuers, und der Mann, der es führt, sucht ja schließlich auch seine Belustigung im Sieg über seine Konkurrenten, aber dies todesgefährliche Aufpassen in der Krümmen wie in der Gerade hat doch wenig zu tun mit dem Sport, unter dem wir früher Pferderennen, Rudern, Tennis, Fußball, Turnen usw. verstanden. Sagen wir, der Sport hat sich vergeistigt, im Gegensatz zu so vielem andern, das sich aus dem Geistigen heraus arg vergrößert hat.“ (AK 3. Juni 1939)

Spinnt man Webers Narrativ der „Vergeistigung“ des Sports weiter – also von der Muskelkraft des Menschen hin zur geschickten Manipulation von Maschinen –, steht am Ende dieser Entwicklung der heute aufstrebende E-Sport, in dem der sportliche Wettkampf in einen rein virtuellen Raum verlegt wurde. Es bleibt offen, wie Weber diesen gesellschaftlichen Wandel interpretiert. Einerseits scheint er den Verlust traditioneller Werte im Sport zu bedauern, andererseits lässt der Schlusssatz durchaus auch eine positive Einordnung der „Vergeistigung“ zu. Auch hier entpuppt sich Weber als ein Autor im Widerstreit mit sich selbst, dessen Werk plakative Schwarz-Weiß-Malerei konsequent umschiff.

Das Automobil trägt nicht nur zur Geburt einer neuen Sportart bei, es hat auch prägenden Einfluss auf andere populäre Sportereignisse, wie Weber 1930 missmutig zu berichten weiß. Ein Fahrradrennen mit Tour-de-France-Gewinner Nicholas Frantz wird durch das hohe Verkehrsaufkommen in den Straßen gestört: „Und dann verstopfte sich die ganze Fahrbahn mit den Autos, die darauf nichts verloren hatten, die man ein Kilometer vor dem Zielband unbedingt hätte heraustrun müssen. [...] Es blieb für die Fahrer eine meterbreite Rinne, durch die sie sich ans Ziel heranspurten müssen.“ (AK 24. Juli 1930)

Hier prangert Weber einmal mehr die Omnipräsenz der Automobile im öffentlichen Raum an. Das Risiko für Sportler und Passanten wird der Bequemlichkeit der neuen automobilen Elite untergeordnet.

## Massentransportmittel als soziale Räume der Moderne

Nicht nur das Auto, als Sinnbild des modernen Individualismus, ist Motor neuer gesellschaftlicher Verschiebungen. Auch Massentransportmittel, die seit den 1870er Jahren, in Gestalt der Pferdebahn, auf engstem Raum die unterschiedlichsten Menschen aufeinandertreffen lassen, sind mitunter Schauplatz kurioser sozialer Interaktionen. In den 1930er Jahren hat sich indes der Bus als neuartiges Transportmittel des Volkes in Luxemburg durchgesetzt. Als hinter sinniger Satiriker lässt Weber keine Gelegenheit aus, diese neuen sozialen Räume mit gekonnt eingesetzten literarischen Stilmitteln zu sezieren. So nimmt seine humoristische Beschreibung einer zusammengewürfelten Busgemeinschaft in ihrer absurden Tragikomik Samuel Becketts *Waiting for Godot* (1946) vorweg. Hauptmotiv ist auch hier das Warten. „Et könnt nach ähn“, so beginnt das Schauspiel (AK 24. Februar 1939). Ein halbes Dutzend Passagiere sitzen im Bus und warten auf einen mysteriösen letzten Mitreisenden: „Damit war die Reisegesellschaft in den Zustand des Wartens versetzt, der in seinem ersten Stadium immer mit Neugier gepaart ist. Wenn noch einer kommen soll, ist man immer mehr oder weniger darauf gespannt, was es denn für einer sein soll.“ (ebd.) Analog zu *Godot* wird hier also eine Erwartungshaltung aufgebaut, die schlussendlich nie aufgelöst wird. Gleichzeitig wird deutlich, dass die neuen Massentransportmittel das Individuum in seiner Freiheit einschränken und Rücksicht auf andere Menschen erzwingen. Diese neue, vor Einführung der Massentransportmittel kaum denkbare Situation nutzt Weber, um mit wenigen Strichen ein humoristisches Porträt der Luxemburger Gesellschaft zu skizzieren: vom grantigen, älteren Herrn, der niemand neben sich sitzen haben möchte, über den genervt hupenden Busfahrer, bis hin zu dem neugierigen Mädchen, das schließlich enttäuscht feststellen muss: „Et könnt jo kähn!“ (ebd.) Es entbehrt indes nicht einer gewissen Ironie, dass die Moderne, das Zeitalter der Akzeleration, so nachhaltig vom Warten geprägt wird, sei es im Bus, am Flughafen oder im Stau. Nicht die kontinuierliche Bewegung, sondern der aufgezwungene Stillstand scheint die zentrale neue Erfahrung der Moderne zu sein, ein ambivalenter Hybridraum zwischen Hoffnung und Frustration, wo die Zeit sich subjektiv beschleunigt, während der Mensch stagniert.

Wie eng Massentransportmittel mit dem Alltag des modernen Menschen verbunden sind und welche mitunter kuriosen emotionalen Bindungen sich dadurch entwickeln können, reflektieren die zahlreichen Kosenamen, die die Passagiere den Zug- und Bahnstrecken im Land gaben. So wird der Autobus, der Grevenmacher mit Remich verband, Willy getauft, benannt nach dem ersten Fahrer der Strecke. „Ein rollendes Denkmal“, schreibt Weber, „das nicht auf einem öffentlichen Platz oder einem Friedhof steht, sondern täglich ein paarmal seine rund zwanzig Kilometer hin- und herrollt und hundertmal den Namen wachruft, der ihm untrennbar anhaftet.“ (AK 8. Oktober 1933) Auch Prénz, Charly oder Jangeli zeigen, wie bereitwillig die Luxemburger Bevölkerung die Maschinen anthropomorphisiert. Sie sind mehr als nur Transportmittel – ihre immergleichen Fahrpläne strukturieren den Alltag der Passagiere, gleichzeitig sind sie positiv konnotierte Symbole des Fortschritts und sogar des Nationalstolzes, man denke nur an Michel Lentzs Hymne an die Eisenbahn, *De Feierwon*. Weber fängt diese überraschend emotionale Beziehung zwischen Menschen und Maschine in einer humoristischen Passage über Willy ein:

„Und dann plötzlich leuchtet es auf dem Scheitel der Weinberghöhen auf, strahlend, siegreich, sonnenhaft, und merkwürdig nahe, trotzdem die Erscheinung eine halbe Stunde Weges entfernt aufgetaucht ist. So unüberwindlich und alles überwindend ist diese lichtgewordene Kraft. Und einer sagt: Der Willy kommt.“ (AK 8. Oktober 1933)

Die hyperbolische, mit großem stilistischem Aufwand beschriebene Szene lässt Webers augenzwinkernde Ironie durchschimmern.

#### 4. „Die Toten reisen schnell“: der Autounfall als prototypische Kontingenzerfahrung der Moderne

„In der Weise, wie die Seefahrt seinerzeit die Katastrophe des Schiffbruchs mit sich gebracht hatte [...], hat der beschleunigte Verkehr eine neue Katastrophe, den Zusammenstoß, herbeigeführt und

entwickelt: das heißt, das unvorhergesehene Verschwinden eines Fahrzeugs in einem anderen.“ (Virilio 1989, 144f.) So charakterisiert Paul Virilio den Autounfall, als modernen Schiffbruch der Geschwindigkeit. Das Automobil hat demnach seine eigene Katastrophe gleich miterfunden. Im Rückgriff auf Foucaults Heterotopiehypothese kann nun geschlussfolgert werden: Wenn das Automobil mit Motiven der Selbstbestimmung, Freiheit und Individualität verknüpft wird, stellt der Autounfall die Dekonstruktion jener Werte dar, eine Dekonstruktion, die a priori einen bestimmenden Bestandteil der Heterotopie ausmacht: Automobilität ohne Unfälle ist nicht denkbar. Dies zeigt sich auch in den ersten literarischen Beschreibungen der automobilen Moderne (vgl. Shields 2022, 73-84). Nicht zufällig lässt etwa Robert Musil seinen Gesellschaftsroman *Der Mann ohne Eigenschaften* mit einem Verkehrsunfall beginnen: „Schon einen Augenblick vorher war etwas aus der Reihe gesprungen, eine quer schlagende Bewegung; etwas hatte sich gedreht, war seitwärts gerutscht, ein schwerer jäh gebremster Lastwagen war es, wie sich jetzt zeigte, wo er mit einem Rad auf der Bordschwelle gestrandet war.“ (Musil 2008, 10)

Auffällig ist einerseits der erneute Rückgriff auf eine maritime Metapher (der Lastwagen ist „gestrandet“), andererseits die Charakterisierung des Unfalls als vorhergehendes „etwas“, das erst im Nachhinein sichtbar wird. Das Unfallgeschehen selbst wird nicht beschrieben, kann nicht beschrieben werden, da der Schiffbruch der Geschwindigkeit die Sinneskapazitäten des Beobachters übersteigt. Nur die Konsequenzen sind für das menschliche Auge wahrnehmbar. Dass Unfälle bereits damals zur Tagesordnung gehörten, impliziert auch der doppeldeutige Titel des ersten Kapitels: „Woraus bemerkenswerterweise nichts hervorgeht.“ (ebd., 9) Auch in Webers Texten wird Automobilität immer im Tandem mit Unfällen im Allgemeinen und dem Tod im Spezifischen gedacht. Im Feuilleton vom 24. März 1922 findet Weber eine prägnante Metapher, um die ambivalente Beziehung zwischen Automobil und Tod aufzudecken. Ausgangspunkt ist hier ein Leichenwagen, der durch die Straßen fährt – damals noch ein ungewöhnliches Bild, dem, in Webers Auslegung, eine inhärente Kontradiktion innewohnt. Er nimmt den Tod als etwas Erhabenes, Altertümliches und Behäbiges wahr. Das Automobil, als Sinnbild der Geschwindigkeit und Modernität, ist hier fehl am Platz: „Was alt, tot, langsam sein sollte, wird jung, lebhaft, schnell“ (AK 24. März 1922). Es entbehrt nicht einer gewissen Ironie,

dass in den Folgejahren gerade eben jene scheinbaren Gegensätze (Automobil und Tod) eine tragische Verbindung eingehen werden, wie Weber selbst feststellt. „Wir haben für die letzten sieben Wochen acht tödliche Automobil-Unfälle zu verzeichnen“, schreibt Weber 1931 und diagnostiziert eine neue gesellschaftliche Pandemie: den Autounfall (AK 17. Juli 1931). Wären acht Menschen an Pocken oder Cholera verstorben, würden sofort die nötigen Schritte zur Eindämmung eingeleitet, argumentiert Weber. Autounfälle aber werden stillschweigend akzeptiert, sie haben sich erstaunlich schnell als Teil des automobilen Alltags etabliert.

Im Kontext der Verkehrssicherheit ist für Weber eine Frage ausschlaggebend: Wer darf sich hinters Steuer setzen? „Um einen Autoführerschein zu erwerben, brauche ich nur zu beweisen, daß ich einen Wagen vorwärts und rückwärts und um die Ecke steuern kann. Niemand kümmert sich darum, ob es nicht etwa mit meinen Nerven hapert, ob ich nicht öfter [...] eins über den Durst trinke“ (ebd.). Weber kritisiert hier die laxen Sicherheitsvorschriften, die nur Fahrtechnik, aber nicht Persönlichkeit und psychologische Verfassung des Fahrers berücksichtigen. An anderer Stelle attackiert der Feuilletonist die Risiken für Fußgänger im Stadtverkehr mit den Mitteln der Satire. Um die ungleichen Machtverhältnisse zwischen Automobilisten und Fußgängern anzuprangern, schreibt er einen fiktiven Brief an den procureur d'Etat mit der Bitte, eine Waffe tragen zu dürfen, wenn er vor die Tür geht. Autos seien ungleich gefährlichere Waffen als Revolver. Im Falle eines Unfalls wolle er sich verteidigen können. Hinter der Ironie versteckt sich eine fühlbare Frustration über die laxen Sicherheitsvorkehrungen und die allgemeine Indifferenz der Öffentlichkeit gegenüber den Verkehrsopfern. (Vgl. AK 31. Oktober 1930) Diese gesellschaftliche Hypokrisie erklärt dann auch Webers kritische Haltungen gegenüber dem ungebrochenen Fortschrittsglauben seiner Zeit. „Was man die modernen Errungenschaften nennt; die bekommen wir, scheint's, nur selten gratis“, schreibt er am 11. Oktober 1931 und führt u.a. die Entdeckung des Radiums und eben das Automobil als Beispiele an (AK 11. Oktober 1931). Hier entpuppt sich Weber zwar nicht etwa als Fortschrittsskeptiker, aber doch als ernüchterter Realist, der sich von der Technikbegeisterung seiner Zeit nicht mitreißen lässt. In seinen Worten spiegelt sich die Erkenntnis, dass jeder gesellschaftliche Fortschritt auch gesellschaftliche Opfer mit sich bringt.

Von einem soziologischen Standpunkt ist es auch erhellend zu analysieren, wie Autounfälle in den Luxemburger Medien beschrieben werden:

„Ein schwacher Trost ist es übrigens, bei einem Autounfall zu wissen, wodurch er veranlasst wurde. Am beliebtesten sind in dieser Beziehung: Versagen der Steuerung, geplatzter Vorderreifen, Schleudern des Wagens. Man weiß ganz genau Bescheid. Und trotzdem hat immer wieder ein Wagen geschleudert, ist immer aufs Neue ein Vorderreifen geplatzt, hat immer aufs Neue eine Steuerung versagt.“ (ebd.)

Der Autounfall wird als Ausnahme von der Regel dargestellt, als technischer Fehler, der zwar theoretisch behoben werden kann, sich in der Praxis jedoch immer wieder wiederholt. Das, was das Automobil symbolisiert, Herrschaft über Raum und Zeit, wird vom Unfall negiert. Ist der naive Fortschritts Glaube, den Weber seinen Zeitgenossen diagnostiziert, also nicht einfach nur eine Bewältigungsstrategie, um diese neue Kontingenzerfahrung der Moderne zu verarbeiten? Man muss an die Ausnahme, den Zufall glauben, um sich sicheren Gewissens in ein Automobil zu setzen. Indes zeigen die Zahlen, dass Unfälle beileibe keine statistischen Ausreißer sind, sondern konstitutiver Teil des Systems.

Bisweilen greift Weber auch auf schwarzen Humor zurück, um auf das Ausmaß der Problematik aufmerksam zu machen. Sarkastisch fragt er, ob Verkehrsoffer, genau wie Kriegsoffer, helfen könnten, die Überbevölkerung zu bekämpfen: „Der Krieg ist ja kein Dauerzustand, es gibt ja zuweilen auch noch Friedenspausen. Das Auto aber arbeitet jahraus jahrein ohne Unterlaß, liefert seine Leichen sozusagen am laufenden Band.“ (ebd.) Hier bedient sich Weber geschickt der rhetorischen Mittel des Satirikers, um seine Argumente zu untermauern und die Leser auf einer emotionalen Ebene zu erreichen.

Diese radikalen Überlegungen sind für Weber keine graue Theorie. In einem Feuilleton aus dem Jahr 1933 beschreibt er, wie er fast selbst Opfer eines Verkehrsunfalls wurde: „Wer das Aufpassen verlernt, hat heute kein Recht mehr auf Dasein. [...] Die Straße ist heute der Ort, wo töten kein Mord mehr ist und wo du nach dem unerbittlichen Gesetz

eines neuen Kampfes ums Dasein dein Leben durch pausenloses Aufpassen verdienen muß.“ (AK 25. Januar 1933)

Hier knüpft Weber an einen Diskurs an, der auch im Ausland produktiv ist. Der österreichische Autor Arnolt Bronnen etwa stellt 1930 in seinem Artikel „Moral und Verkehr“ fest: „Der Verkehr begann als Luxus, und er endete als Terror. [...] Stellen wir uns in einige Distanz: und Straßen, Autos, Ampeln, Zusammenstöße erscheinen uns als Lehrfächer eines neuen Unterrichts; gelehrt in einer Hochschule der Moral“ (Bronnen 1989, 125). Er sieht den alltäglichen Gang zur Arbeit als „Unterordnung unter den Organismus dieser ungeheuren Stadt“ und stellt lakonisch fest: „Wer sich nicht unterordnen will, der kommt unter die Räder.“ (ebd., 128)

Nicht nur in den Unfallstatistiken und dem Lokalteil der Zeitungen, auch im Straßenverkehr selbst hinterlässt der Tod seine Spuren: „Unsere Straßen entlang stehen durch das ganze Land die Totenbäume“ (AK 25. Februar 1937). So bezeichnet Weber jene Baumstümpfe, gegen die ein Automobil gefahren ist: „eine Todesmahnung unter vielen. [...] [A]us dem Baum wird die knöchernerne Gestalt, als die uns der Tod erscheint“, fährt er fort (ebd.). In diesem prägnanten Bild erinnert die Straße an eine andere Heterotopie, die Foucault in seinem Werk definiert hat, nämlich den Friedhof.

Die Todesmotivik wird in einer anderen Alltagsbeobachtung Webers weiterentwickelt. Hier beschreibt der Feuilletonist die Metallwracks der zerstörten Autos am Straßenrand. Diese „Autoskelette“, wie Weber sie nennt, gehören zum alltäglichen Straßenbild Luxemburgs in den 1920er und 30er Jahren: „Dicht am Rand einer unserer verkehrsreichsten Landstraßen steht seit Jahr und Tag das Skelett eines Personenautos.“ (AK 3. Oktober 1940) Weber interpretiert diese Schrottskulpturen als „Mahnmale“, die den naiven Fortschrittsglauben der Zeit als Illusion entlarven: „Wer je an einem Auto-Unfall beteiligt war, wird an dem Skelett am Straßenrand nicht vorbeikommen, ohne daß ihm jener aufregende Augenblick wieder mit seiner ganzen momentanen Schlagkraft durch alle Glieder fährt.“ (ebd.) Weber ist sich der traumatischen Erfahrung, die jeder Unfall darstellt, nur allzu bewusst.

Manchmal aber trügt der Schein. Nicht immer sind die rostenden Metallkörper am Straßenrand Überbleibsel eines Zusammenstoßes. Oft war der Besitzer ihrer einfach leid, weil sie defekt waren oder durch ein neueres Modell ersetzt wurden. Wenn der schnittige Sportwagen, der auf dem Cover von Webers Lieblingsmagazin *L'Illustration* prangt, die eine Seite des automobilen Traums darstellt, dann spiegeln die Schrotthaufen am Straßenrand die andere. Als wirkmächtigste Heterotopie des 20. Jahrhunderts verdichten und zeigen sich im automobilen Raum sowohl Fortschritts- und Individuationsutopien als auch wohlstandsgesellschaftliche Exzesse der Moderne, deren Nachwirkungen bis heute prägend sind. Beide Seiten der Heterotopie werden in Webers Feuilletons ausgeleuchtet und kritisch hinterfragt. Während die Mehrheit der Luxemburger Bevölkerung sich wohl von der Utopie der Automobilität blenden ließ, thematisiert Weber überraschend früh die Schattenseiten der Transportrevolution: Er kritisiert die gesamtgesellschaftliche Beschleunigung des Alltags und den elitären Charakter des Automobils genauso wie die daraus resultierenden Gefahren für weniger betuchte Fußgänger. Zugleich ist er sich der revolutionären Verve des Automobils bewusst und zeigt sich fasziniert von den technologischen und sozialen Neuerungen, die es mit sich bringt: von den ästhetischen Qualitäten des Autodesigns über das Aufblühen des (automobilen) Tourismus bis hin zu neuen „vergeistigten“ Sportarten.

## Literaturverzeichnis

Bickenbach, Matthias, und Michael Stolzke. *Die Geschwindigkeitsfabrik. Eine fragmentarische Kulturgeschichte des Autounfalls*. Kadmos, 2104.

Bronnen, Arnolt. *Sabotage der Jugend. Kleine Arbeiten 1922-1934*. Institut für Germanistik an der Universität Innsbruck, 1989.

Spang, Paul, und Paul Keiser. *1907-1982: 75 Joer „Führerschein“*. *Com-mémoration du 75e anniversaire du 1er permis de conduire: 7 janvier 1907-7 janvier 1982: exposition rétrospective au Centre administratif du Forum Royal, janvier 1982*. O.V., 1982.

- Foucault, Michel. *Die Heterotopien – Les hétérotopies. Der utopische Körper – Le corps utopique. Zwei Radiovorträge*. Aus dem Französischen von Michael Bischoff. Suhrkamp, 2013.
- Gilles, Peter, und Anne-Marie Millim (Hrsg.). *Abreißkalender. Das Feuilleton von Batty Weber in der Luxemburger Zeitung, 1913 bis 1940* [digitale Datenbank]. 2017. <https://battyweber.uni.lu>. Zugriff am 1. Mai 2025.
- Hoffmann, Jean-Paul. „Die Stadt Luxemburg und das Automobil. Eine Jahrhundertgeschichte.“ *Ons Stad* (70), 2002, S. 2-11.
- Möser, Kurt. *Über Mobilität. Historisches zu Techniken, Kulturen und Utopien der Fortbewegung*. Waxmann, 2022.
- Musil, Robert. *Der Mann ohne Eigenschaften*. Band 1. 23. Auflage. Rowohlt, 2008.
- Rosa, Hartmut. *Beschleunigung. Die Veränderung der Zeitstruktur in der Moderne*. Suhrkamp, 2005.
- Shields, Ross. „Motivating Accidents. Car Crashes in Literature and Film.“ *Im Fuhrpark der Literatur. Kulturelle Imaginationen des Autos*, herausgegeben von Gwendolin Engels, Claude Haas, Dirk Natuschewski und Elisa Ronzheimer. Wallstein, 2022.
- Virilio, Paul. *Der negative Horizont. Bewegung, Geschwindigkeit, Beschleunigung*. Aus dem Französischen von Brigitte Weidmann. Hanser, 1989.
- Virilio, Paul. *Geschwindigkeit und Politik*. Aus dem Französischen von Ronald Vouillé. Merve, 1980.
- Wenzlhuemer, Roland. *Mobilität und Kommunikation in der Moderne*. Vandenhoeck & Ruprecht, 2020.