Ilja Ehrenburg beschrieb es 1929 : das Leben des Autos

Autor(en): **Sulzer, Alain Claude**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Rote Revue - Profil : Monatszeitschrift**

Band (Jahr): **62 (1983)**

Heft 11

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-340032

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

des Gotthardtunnels noch einige «wenige», die «dran glauben» mussten, werden es in Zukunft, sofern sich nichts Grundlegendes ändert, alle sein; *alle* für den Fortschritt, von der Wissenschaft und vom *Glauben* an sie gelenkt und hereingelegt.
(Ich betrachte diesen Artikel als unvollendet und unvollständig, vor allem deshalb, weil ich selbst, troz aller möglichen, vielleicht verwirrten oder wirren Erkenntnisse, morgen oder übermorgen doch wieder ins Auto steigen und mich damit fortbewegen werde.)

Ilja Ehrenburg beschrieb es 1929:

Das Leben der Autos

Von Alain Claude Sulzer

In «Cottas» inzwischen schon reichhaltiger «Bibliothek der Moderne», in der bisher 15 Bände erschienen sind, liegt als sechzehnter Band Ilja Ehrenburgs «10 PS», der 1930 erstmals im Berliner Malik-Verlag erschien, unter dem Titel «Das Leben der Autos» vor. 1929 in Paris geschrieben, zeugt er unter anderem von Ehrenburgs Versuch, neue Qualitäten in die alte Form des Romans zu bringen. Ihn in diese insgesamt interessante Sammlung aufzunehmen, war ein guter verlegerischer Griff.
«Das Leben der Autos» ist ein Buch, das, chronologisch, fiktiv und realistisch (soweit die Mittel sich vertragen), den technischen Fortschritt, die sogenannte industrielle Revolution zugleich satirisch, aufklärerisch und sehr erfindungsreich kritisiert und entdämonisiert. Es beginnt alles scheinbar fruchtbar am 28. September 1799, als ein erfinderischer Bürger des revolutionären Frankreich einen Verbrennungsmotor patentieren lässt, der zwar nie gebaut werden wird, jedoch Vorgänger dessen ist, was an Schrecken und Mühen (und scheinbarem Komfort) doch noch auf die hundert Jahre später Lebenden zukommen wird: das Automobil.
Aber das Auto, jene zum Geschöpf werdende Maschine, dem, wie Zola erklärte, die Zukunft gehöre, eine friedliche Zukunft, wie er glaubte, ist nicht das einzige Thema für Ehrenburgs Roman; es ist sein Ausgangspunkt; eine Aussicht auf Jahre tötender Arbeit und wundersamer Vermehrung; eine Aussicht auf den Tod.
Das Auto wurde gebaut, eine Illusion früherer Generationen wurde wahr gemacht; der Mensch konnte sich mit fremden Mitteln und schneller, als er selbst fähig war, fortbewegen. Natürlich musste dieses Gerät gebaut werden; Menschen mussten es zusammensetzen; das Fliessband wurde zu seinen Ehren oder doch rechtzeitig erfunden, von den USA nach Frankreich eingeschleppt, um dort den Zielen André Citroëns und einer Seuche zu dienen, die die Entfremdung des Individuums von seiner Arbeit (und seinem Innenleben) in rasantem Tempo vorantrieb. Der Motor wurde quasi zum Motor der Beschränktheit auf wenige am Band ausgeführte Handgriffe.
«In den Citroën-Werken sind 25 000 Arbeiter beschäftigt. Sie sprachen einmal in verschiedenen Sprachen. Jetzt schweigen sie.» — «Pierre hörte auf, die Maschine zu dirigieren, die Maschine dirigierte ihn.»
Zwei Sätze Ehrenburgs, die als Motto für seine Chronik des vermeintlichen Fortschritts dienen könnten. Aber Ehrenburg macht nicht wehklagend halt. Er fährt fort in der gnadenlosen Geschichte des Autos. Zu ihr gehört die Geschichte des weltweiten, schmutzigen Erdölhandels ebenso wie die der Ausbeutung von Kulis auf Kautschukplantagen und die der «Erschliessung» neuer Gebiete in Quasi-Kolonien wie Nicaragua und Mexico.
Faszinierend und zwingend an Ehrenburgs Methode, Geschichte zu erzählen (gewiss eine im bürgerlichen Sinn tendenziöse Art des Erzählens wahrer Begebenheiten), ist seine lockere und unschamhafte Weise, in sie Geschichten oder gar auf den ersten Blick belanglose Geschichten zu «erfinden». Geschichten von Arbeitern, die zum Denken unfähig wurden, Geschichten von Morden kleiner Leute, die in der Not verzweifelten, Geschichten vom allmächtigen Henry Deterding, dem Öl-Imperator, der sich vor den Schatten des Todes ebenso fürchtet wie vor der Verringerung seiner doch stetig wachsenden Macht. Fast alle diese Geschichten und Parabeln haben zumindest am Rande mit Autos zu tun. So endet auch der Roman mit dem Ende eines Traums von den unbegrenzten Möglichkeiten des tollgewordenen Fortbewegungsmittels . . .
Diese politische und wirtschaftliche Geschichte eines «Siegeszugs» ist anders erzählt, als man sie gemeinhin in Zeitungen (oder «Handbüchern») gemächlich vorgesetzt bekommt. Sie macht den Lesern manches begreiflich, und sie macht ihn gewiss auch verständiger für Dinge, die er nicht begreifen

wollte, weil sie sich der Dimension einfachen Denkens zu entziehen schienen.
Die Mischung aus Journalismus und (immer wieder frappierendem) dichterischem Gehalt und Können, Zynismus und plötzlicher, fast schockierender Zartheit ist womöglich das, was sich die Oktoberrevolution von der «neuen» russischen Dichtung versprochen hatte. Nicht nur die Sammlung und Weitergabe von Fakten und Zusammenhängen, sondern ihren Zusammenhalt durch Schriftsteller, die auch beschreiben können, wie ein Einzelner zum Beispiel eine Nacht spürt. Ehrenburg war gewiss nicht jener Kraftmeier, den sich gewisse Kritiker unter einem sozialistischen Realisten gern und einfach vorstellen.
Es ist im übrigen die Voraussicht, die das Buch, das ja bereits 1929 geschrieben wurde, so frisch und aktuell und «modern» in vieler Hinsicht erhalten hat. Am Leben der Autos mag sich einiges zum Schlimmeren und Ausweglosen entwickelt haben; eine eindeutigere und in gewisser Weise auch schönere Abhandlung über ihre Geschichte und «Geschöpfwerdung» gibt es sicher nicht.

Ilja Ehrenburg. Das Leben der Autos. Roman. Cotta's Bibliothek der Moderne. Bd. 16. Klett-Cotta Verlag 1983

Aus Ehrenburg: «Das Leben der Autos»

Das Auto arbeitet rechtschaffen. Noch lange vor seiner Geburt, da es noch aus nichts weiter als Metallschichten und einem Stoss von Zeichnungen besteht, tötet es bereits sorgfältig malaiische Kulis und mexikanische Arbeiter. Seine Geburtswehen sind qualvoll. Es zerstückelt Fleisch, macht Augen blind, zerfrisst Lungen, nimmt die Vernunft. Schliesslich rollt es zum Tor in jene Welt hinaus, die man vor seinem Dasein die «schöne» nannte. Sofort nimmt es seinem vermeintlichen Beherrscher seine altväterliche Ruhe. Der Flieder welkt, Hühner und Träumer rennen in Agonie hin und her. Das Auto überfährt lakonisch die Fussgänger. Es frisst sich hinein in die Wand eines Schuppens, oder es rast schmunzelnd einen Abhang hinunter. Es ist an nichts schuld. Sein Gewissen ist ebenso rein wie das Gewissen des Herrn Citroën. Es erfüllt nur seine Bestimmung; es ist berufen, die Menschen auszurotten.

(Aus dem Russischen von Hans Ruoff.)

Wirtschaft, Sozialpolitik und Umwelt

Die Kuh ist wohlgenährt

Von Regierungsrat Kurt Meyer

1. Einleitung

Der Sozialstaat war bei uns nie eine politische Selbstverständlichkeit. In der Zeit der Hochkonjunktur und der Wachstumseuphorie drangen die gegnerischen Stimmen weniger durch und fielen die «Warnungen» vor einem Niedergang der Wirtschaft durch die Sozialbelastungen kaum auf fruchtbaren Boden. Heute ist das anders. Besorgte «Experten» melden sich und nehmen die Finanzierung unseres, wie sie sagen, «total verfahrenen», «auf längere Frist nicht mehr finanzierbaren» Sozialversicherungssystems auf Korn und Kimme. Gerne geben sie sich als Fürsprecher der jüngern Generation aus. Dabei werden mit der Schaufel des Eigennutzes zwischen der ältern und der jüngern Generation bösartig Gräben aufgeworfen, obwohl es auf der Hand liegt, dass jene Menschen in den vergangenen Jahrzehnten die Grundlagen für den heutigen Wohlstand erarbeitet haben. Die *Sozialpolitik* ist also zum zentralen Thema geworden. Sie dürfte es in Zukunft bleiben. Drei Gründe sind dafür ausschlaggebend:
1. Eine weitere Verschärfung struktureller Krisen,
2. konjunkturelle Schwankungen,
3. das Ausklingen des Mengenwachstums durch ökologische Belastungsgrenzen.
Wenn wir *tragfähige* und *realistische* sozialpolitische Forderungen aufstellen, dürfen wir die *Wirtschaft* nicht ausser acht lassen. Sie ist die Kuh, die gemolken wird. Wird eine Kuh schlecht gefüttert, gibt sie wenig Milch mit nur geringem Nährwert. Viel schlimmer ist es, wenn die Kuh nicht gemolken wird. Sie wird nicht lange überleben!
Wir dürfen uns heute nicht mehr nur auf die Betrachtung der Wechselwirkungen zwischen Sozialpolitik und Wirtschaft beschränken. Wir kämen sonst in die Lage jenes Automobilisten, der sich zwar angurtet, mit Kopfstütze fährt, die Kurven geschickt bewältigt, das Aquaplaning meidet, gleichzeitig aber weder Ziel noch Route kennt und nicht weiss, ob ihm das Benzin dem-