Zeitschrift: Rote Revue - Profil : Monatszeitschrift
Herausgeber: Sozialdemokratische Partei der Schweiz
Band: 62 (1983)
Heft: 11

Artikel: Hat Federico Garcia Lorca recht? : Märtyrer der Wissenschaft
Autor: Sulzer, Alain Claude
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-340031

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Hans U. Büschi «Langfingerpolitik» in der Automobil-Revue. Damit habe, klagte er, «in der Finanzpolitik . . . das Zeitalter der Politik der langen Finger» begonnen. Auch für den Gewerbeverband ist die Schwerverkehrsabgabe «weitgehend . . . eine reine Fiskalabgabe». In der NZZ zog André Arnaud, einflussreicher Direktor des ACS, gegen die Autobahnvignette los, indem er «Treu und Glauben» verletzt sah und bei der Vignette von einer Strassen-«Benützungsgebühr» sprach. Sie verstosse gegen Treu und Glauben, «auch wenn es die grosse schweigende und zahlende Mehrheit der Automobilisten nicht merkt».

Dieses «Volk von Ignoranten» hatte allerdings im August 1981 in einer Umfrage mehrheitlich ja sowohl zur Vignette (60 Prozent) wie zur Schwerverkehrsabgabe (66 Prozent) gesagt.

Immerhin hatte der damals frischgebackene Präsident des TCS, Alfred Weber, erklärt, der Überland-Schwerverkehr müsse zurück auf die Schiene. Der TCS habe gegenüber dem Bundesrat deshalb auch eine vorgezogene Schwerverkehrsabgabe befürwortet.

Die Schlussfolgerung aus alledem ist nicht, dass die Autolobby allmächtig verhindern könnte, war ihr nicht in den Kram passt. Aber ihre Herolde und Fürsprecher sind überall unterwegs, wo verkehrspolitische Weichenstellungen im Gange sind. Im Parlament gelang es jedenfalls nicht, Vorlagen für eine Autobahnvignette und eine Schwerverkehrsabgabe zu hintertreiben. Die Lobby brachte es nicht einmal fertig, die beiden Abgaben im selben Paket zu schnüren, was ihr lieb gewesen wäre, weil sich dann Vignetten- und Schwerverkehrsgegner gegenseitig ergänzt und so vielleicht trotz repräsentativer Umfrage das Schicksal der Abgaben mit einem Nein besiegelt hätten.

Nicht zu unterschätzen ist dagegen der Sieg bei der Schwerverkehrssteuer, indem keine Leistungskomponente in die Abgabe eingebaut wurde, sondern lediglich das Gewicht das Ausmass der Abgabe bestimmt. Im Sinne eines ausbaufähigen Beginns wurde dem schliesslich auch von einer Mehrheit der Linken zugestimmt. Zunächst wird es dazu führen, dass das Interesse an langen Strecken für Privattransporte steigen wird, und die Güter werden auf mehr und kleinere Wagen geladen.

Diese bestimmt unvollständige Bilanz soll zeigen, dass die Autolobby trotz aller Beteuerungen über ihr Nicht-Vorhandensein präsent ist. An ihr führt kein Weg vorbei. Indessen ist es kein Ding der Unmöglichkeit, die Geschwindigkeit zu senken. Ob man allerdings all jene, die gerne ständig aufs Gaspedal drücken und kein Autorennen verpassen, vom Besseren überzeugen kann, hängt nicht von den Automobil-Verbänden ab.

Dazu wären mehr Vernunft und weniger brutale Raserei vonnöten.

Hat Federico Garcia Lorca recht?

Märtyrer der Wissenschaft

Von Alain Claude Sulzer

HERR X.: Ich werde immer diesem Jahrhundert gehören.
ONKEL: Das Jahrhundert, das wir begonnen haben, wird ein materialistisches sein.
HERR X.: Aber viel fortschrittlicher als das vergangene. Mein Freund, Herr Longoria in Madrid, hat kürzlich ein Auto gekauft, das die phantastische Geschwindigkeit von dreissig Kilometern in der Stunde erreicht; und der Schah von Persien, ganz gewiss ein reizender Mensch, hat auch einen Panard-Levassor von vierundzwanzig PS gekauft.
ONKEL: Und ich frage mich — wohin kommen sie mit all der Geschwindigkeit? Sie wissen doch, was sich beim Rennen Paris-Madrid ereignet hat — man hat es absagen müssen, weil alle Fahrer umgekommen sind, bevor sie noch in Bordeaux waren.
HERR X.: Graf Zboronsky, der bei einem Unfall zu Tode gekommen ist, und Marcel Renault oder Renol — man kann ihn auf beide Arten aussprechen und tut es auch —, der ebenfalls dabei gestorben ist, sind Märtyrer der Wissenschaft, die eines Tages auf dem Altar aufgestellt werden, wenn die Religion des Positiven kommt. Ich kannte Renol ziemlich gut. Armer Marcelo!
ONKEL: Sie überzeugen mich nicht.

Federico Garcia Lorca, Dona Rosita bleibt ledig, 1935

*

Herr X. hat den altmodischen Onkel nicht überzeugt, aber die Thesen des Herrn X. überzeugten ein ganzes Jahrhundert und überzeugten weiter, nachdem diese Überzeugung einen ersten, einen zweiten und einen dritten Weltkrieg möglich gemacht hatte. Zwei davon wurden ausgeführt.

Die «phantastische Geschwindigkeit von dreissig Kilometern in der Stunde» und die «vier-

undzwanzig PS» eines Schahs von Persien, einstmalige Höchstleistungen, sind heute lächerliche Zahlen. Ebenso lächerlich dünkt uns einer, der auf «die Religion des Positiven» hofft. Sie konnte, soviel Erkenntnis nach so vielen Kriegen ist weiter nicht verwunderlich, nicht erfüllt werden. Was jedoch die «Märtyrer der Wissenschaft» oder des Fortschritts oder grob gesagt der Zivilisation und Aufgeklärtheit betrifft, sie sind in unserem Bewusstsein fest verankert. Wir genken ihrer, obwohl für sie keine Denkmale stehen. Selbst wer nicht mehr an sie glauben kann (ihren Sinn nicht mehr einsieht), wird insgeheim in einer stillen Minute noch glauben *wollen*, die Opfer der «Märtyrer der Wissenschaft» seien nicht ganz umsonst gewesen, doch hoffentlich nicht nur dargebracht, um späteren, bescheiden gewordenen Generationen zu beweisen, dass sie nichts anderes als sinnlos waren. Nichts anderes als Pflastersteine auf den verzweigten Wegen von Experimenten, die zu nichts führten; Niedergetrampelte, Benutzte und Verbrauchte.

Nachfolgender Tod; Verlust des Sehvermögens links; sofortiger Tod; Verlust des Sehvermögens rechts; sofortiger Tod; Schädelbruch; Quetschung der Lenden und der rechten Schulter; verschiedene Wunden und Verbrennungen; Wunde am Kopf; Wunde an der rechten Augenbraue; Amputation; rechtes Bein von einem Wagen überfahren; Beckenbruch . . .

Die Todesfälle und schweren oder leichten Verletzungen sind nachzulesen in einer Liste der Arbeitsunfälle beim Bau des Gotthardtunnels; sie betreffen drei Monate des Jahres 1875 und sind eine willkürliche Auswahl. Dreiundzwanzig Unfälle in drei Monaten sind verzeichnet, fünf davon endeten tödlich.

Damit der Gotthardtunnel zur Verbindung in den Süden und umgekehrt in den Norden werden konnte, mussten Arbeiter ihr «Leben lassen» im vorigen und in diesem Jahrhundert. Ob wir in der Bahn oder im Auto sitzen, wir sind uns darüber im klaren, auch wenn wir nicht darüber sprechen, dass Menschen für diesen Tunnel, für uns, für unseren Fortschritt, umkommen mussten. Wir sind dafür verantwortlich. Und wir wissen es.

Mit Toten musste gerechnet werden, von Anfang an. Nur durfte nicht von vornherein gesagt werden, dass man fest mit ihnen rechne, weil man eben einen Tunnel durch den Gotthard bauen wolle und weil ein solcher Bau unmöglich ohne Tote vor sich gehen könne; es war, das wussten sowohl die Verantwortlichen als auch diejenigen, die den Verantwortlichen die Macht zur Verantwortung übertragen hatten, jeder, der von diesem Tunnel Nutzen ziehen würde, es war unmöglich, den Fortschritt ohne Tote voranzutreiben. Fortschritt, keineswegs etwas Neues, keineswegs etwas, das mit der industriellen Revolution einsetzte, war ein mörderisches, aber letztlich doch auch lohnendes Geschäft. Nicht nur profitabel für ein paar reiche Männer, sondern für viele, für Tausende und Millionen ganz gewöhnliche Leute.

Die einzige Möglichkeit, diese «Sterbefälle» zu verhindern, wäre der Verzicht auf den Tunnel gewesen. Man konnte, da es schon damals Sachzwänge gab, keinesfalls verzichten. Verzichten zugunsten welcher Leute? Zugunsten der voraussehbaren Todesopfer? Zugunsten der grossen Gemeinschaft all jener, die Handel treiben wollten, nach einer Verbindung von Nord nach Süd und umgekehrt verlangten, nach einer Öffnung, die doch nur Gutes bringen konnte?

Der Bau des Tunnels war unverzichtbar, die Opfer waren programmiert, mussten für die Sache geopfert werden. Sollte man Glück haben, würde sich ihre Zahl in erträglichen Grenzen halten; man wollte im Salon oder in der Stube sitzend an ein Positives glauben. — Die Namen der Toten sind vergessen. Aber die Lebenden sind sich darüber im klaren, dass kein Fortschritt, also auch kein Gotthardtunnel, ohne Tote erreicht wird. Kein Fortschritt in dem Sinn, in dem man ihn heute noch immer versteht.

Der Bau des Gotthardtunnels hat etwas «gebracht», mehr nur als «etwas». Eine Pyramide oder Kathedrale hingegen erscheint uns heute als überflüssig, zu Recht. Sie dient niemandem mehr, weil die Theologie feststellen konnte, dass zur Gottesverehrung kein Tempel, keine machtvolle Architektur nötig ist; um zu beten, reicht es aus, dass jemand betet, der Betende ist näher bei seinem Gott, wenn er sich allein zu ihm als in die Kirche begibt. Eine Kirche kann ein kleiner Raum sein, eine Kathedrale ist überflüssig geworden.

Jeder, der heutzutage vor einer Kathedrale steht, wird daran denken müssen, dass die Türme und Mauern nicht von allein entstanden, dass daran Menschen arbeiteten, dass Menschen hinab stürzten. Man sieht ein, dass die Gesetze der Verhältnismässigkeit nicht eingehalten wurden; soviele Tote und Verletzte für die Demonstration kirchlicher Macht wiegen, finden wir heute, aufgeschlossen wie wir in mancher Beziehung sind, einzelne bauliche Schönheiten nicht auf. Denn, wie gesagt, es reicht ein kleiner Raum, um zu beten, dazu braucht niemand soche Riesengebäude.

Beten kann man zu Hause, reisen jedoch, eine relativ junge Errungenschaft, nur ausserhalb des Hauses; vom Norden in den Süden kommt man durch einen Tunnel, mit der Bahn oder mit dem Wagen. Also ist der Bau des Tunnels zwingend? Also sind seine Toten für die gute, erforderliche Sache gestorben. So muss die Antwort *zwangsläufig* lauten, wenn wir akzeptieren wollen, dass Fortschritt heisst, dass immer neue Wege in immer schwindelerregendere Höhen führen. Gotthardtunnel, Assuan-Staudamm, Atomkraftwerke, Rüstungsmaschinerie; was waren dagegen die hängenden Gärten der Semiramis oder mickeriger Eiffelturm für kleine Spielereien?!

Und trotz der Toten des Gotthardtunnels, trotz der Zerstörung der Landschaft, trotz aller «Märtyrer der Wissenschaft» geht es uns nicht besser, sieht es so aus, als könne es uns nur immer schlechter gehen. Nachdem der Mensch zugeschlagen hat, schlägt die ausgelaugte Natur — schon etwas müde, schon zu kaputt — mit ihren letzten Möglichkeiten zurück, indem sie sich nicht wehrt. Der Wald stirbt einfach, ungefragt, und nicht etwa schön manierlich, sondern *auf einmal.*

Smog, noch vor wenigen Jahren alptraumhaft und futuristisch in die Weltgrossstädte verbannt, ist heute in jeder kleinen Stadt und in abgelegensten Teilen unserer kleinen Erde nachmessbar. Die Natur kann ihn nicht *zurückschlagen.* Sie nimmt ihn auf und stirbt, viel schneller, als man jemals dachte, dahin.

Es wurden viele und es wurde viel geopfert, um zu erreichen, das plötzlich das Glück vollkommen unerreichbar scheint. Wir müssen inzwischen fürchten, dass die Opfer sinnlos waren. Um beim Bild zu bleiben: Der Altar war falsch, er war von Anfang an blutverschmiert, auf ihm konnte keine bessere, keine glücklichere Gesellschaft entstehen.

Das Auto, ebenfalls ein praktischer Fortschritt ähnlich dem Gotthardtunnel, mit der Sinnlosigkeit einer Kathedrale allem Anschein nach nicht zu vergleichen, fordert täglich Opfer. Nicht nur Verkehrstote. Eine Binsenwahrheit, auf die jeweils geantwortet wird, dass es in der Hand des Menschen liegt, seine Umgebung nicht auf diesem Weg umzubringen, denn *er* lenkt ja diese Maschine, *er* hat die Macht über sie, kein Mensch zwingt ihn, wie ein Verrückter zu fahren.

Das Auto ist, wie jeder technische «Fortschritt», darüber hinaus ein Synonym für die Freiheit ganz allgemein geworden; denn Sich-bewegen, Sichfortbewegen-können, sieht wie Freiheit aus. Man ist frei, wenn man sich weit fort begeben kann. (Und natürlich fiele es auch mir nicht leicht, diese vermeintliche Freiheit, die es lediglich in dieser Form gibt, weil andere Fortbewegungsmittel freundlicherer Art fehlen, von einem Tag auf den anderen aufgeben zu müssen.)

Das Auto ist der Fortschritt für jedermann, ein sichtbarer Fortschritt, ein fühlbarer; und das macht diese Maschine so scheinbar unentbehrlich. Welche Alpträume es andererseits seines Lärms, seiner Gewalttätigkeit, seiner Unberechenbarkeit wegen hervorruft; darüber wird geschwiegen. (Die jährliche Zahl der Strassentoten wird vernommen und aufgenommen wie jede andere kitzlige Sensation.)

In den «entwickelten» Industrieländern kennt vermutlich jeder jemanden, der von einem Auto überfahren wurde; die Toten gibt es bei den meisten wohl in der eigenen Familie. Es gibt trotzdem keinen ernstzunehmenden Aufstand gegen die Töt-Maschine; sie wird nicht ans Messer geliefert. Wenn es der Industrie, die sie herstellt, hin und wieder schlecht geht, so liegt das nicht an ihrer plötzlichen Ächtung, sondern am Geld, das dem Einzelnen fehlt, sich ein neues Exemplar der Gattung anzuschaffen.

Der Tod, den das Auto (nicht nur auf der Strasse, sondern ebenso in der Luft) bereitet, kommt uns, ein Jahrhundert nachdem es erfunden wurde, bereits vor, als sei er unabwendbar wie das Herunterfallen eines Bauern von seiner Leiter; naturgegeben und unumgänglich. Und so erscheint uns vieles, was dem «Fortschritt» dient.

Die Inkaufnahme des Autos (und seiner längst erwiesenen Gefahren) erfordert den *Glauben* an jede Maschine, die Tätigkeiten schneller und besser ausführt als der Mensch selbst. Dieser Glaube ist gewiss nicht mehr positiv, denn wer daran glaubt, weiss dennoch um die Gefahren.

Mit dem Auto kann man andere, alltäglich gewordene Brutalitäten (auf der Strasse und zu Hause) in Kauf nehmen, ohne darunter leiden zu müssen. — Viele Leute essen täglich ihre Suppe und steigen täglich, so selbstverständlich, als ässen sie Suppe, in ihren Wagen im Bewusstsein (oder ohne das Bewusstsein), etwas zu tun, was sie ohne das Auto nicht tun könnten, was aber andererseits auch tödlich ausgehen könnte. Ich frage mich, welche Folgen diese Spaltung für den einzelnen nach sich zieht.

Durch diese Alltäglichkeit des Autofahrens trägt jeder dazu bei, die Welt zu zerstören.

Es sieht so aus, als sei die gesamte Menschheit auf dem Weg, zum Märtyrer (vor allem aber zum Opfer) der Wissenschaft und des Fortschritts zu werden. Das Auto ist ein Hilfsmittel auf dem Weg dieser Zerstörung. Waren es beim Bau

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