

Kein Hindernis ist ihm zu groß.
Er geht drauf los.

Das Bild des Straßenbauingenieurs im Spiegel der Literatur

Georg Ruppelt



III $\frac{3}{4}$
MEILE
VON
HANNOVER
I $\frac{3}{8}$
MEILE
BIS CELLE
S

Umschlag: Historischer Meilenstein von 1820 vor dem Dienstgebäude der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr an der Göttinger Chaussee in Hannover.

http://www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=21001&article_id=77542&psmand=135

Die Abbildungen im Text sind dem Band entnommen:

Christian Friedrich von Lüder: Vollständiger Innbegriff aller bey dem Strassenbau vorkommenden Fällen ... (s. Literaturverzeichnis), GWLB: Ob-A 211.

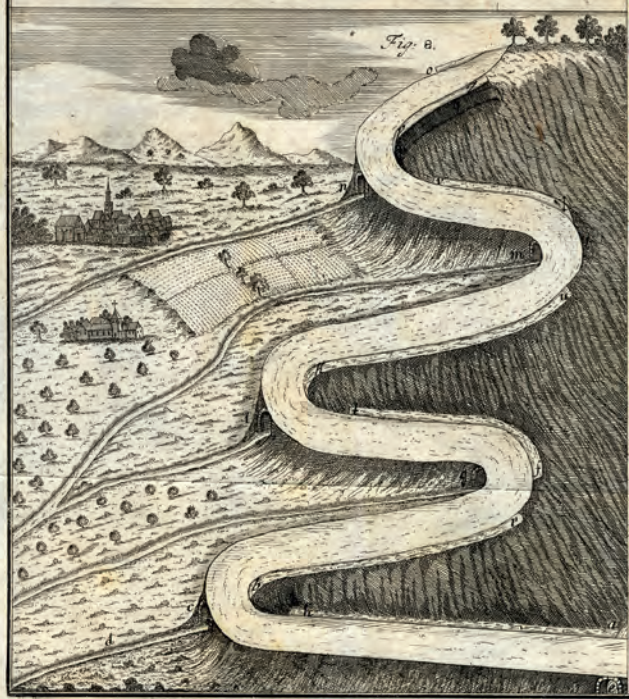
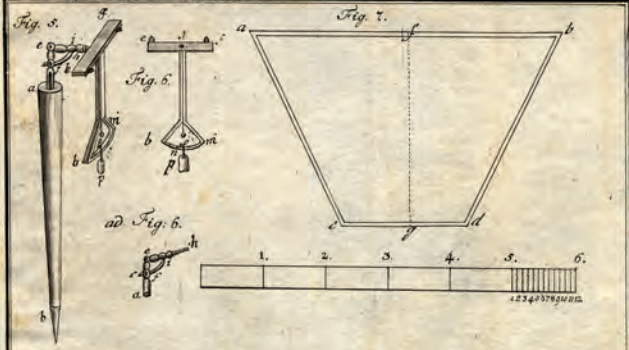
„Kein Hindernis ist ihm zu groß.
Er geht drauf los.“

Das Bild des Straßenbauingenieurs im Spiegel der Literatur

Georg Ruppelt

Vortrag anlässlich des 250-jährigen Jubiläums der
Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Schloss Herrenhausen | 21. Mai 2014



Der Straßenbau als literarisches Motiv

Am 17. Mai vor 25 Jahren hielt der im letzten Jahr verstorbene Paul Raabe auf der Festveranstaltung der Niedersächsischen Straßenbauverwaltung anlässlich ihres 225-jährigen Bestehens im Kleinen Sendesaal des NDR-Funkhauses zu Hannover einen Vortrag zum Thema „Straßen im Wandel der Zeit“. In seinem Vortrag verwies Raabe auch gelegentlich auf literarische Quellen, in denen Straßen explizit eine Rolle spielen. Er führte Texte früherer Jahrhunderte von Justus Möser, August Ludwig Schlözer, Gottfried Seume oder Wilhelm Raabe an und zitierte Naturalisten und Expressionisten vom Anfang des 20. Jahrhunderts wie Georg Heym oder Armin T. Wegner, der im „Gesang von den Straßen der Stadt“ die Verse schrieb:

„Euch will ich singen breitbuchtige Straßen,
wildüberwühlte Plätze,
blutrinnende Adern der unendlichen
Stadt ...“ (Raabe, S. 12)

Sollten wir allerdings versuchen, Straßen allgemein in der Literatur oder gar im Film hinterher zu spüren, so wären wir hoffnungslos überfordert, denn in welchem Roman oder in welchem Film spielt eine Straße keine Rolle. Wir nehmen sie nur nicht bewusst wahr, weil sie zum Alltagsleben gehört wie kaum ein anderes zivilisatorisches Produkt.

Wie sieht es aber mit den Menschen aus, die diese Straßen geplant und gebaut haben – den Straßenbauingenieuren? Sind sie auch in der Literatur zu finden? Sie sind es – und durchaus nicht ganz selten, wenn wir auf die Literatur des 19. bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts blicken.

Aus literarischen Texten lassen sich verschiedene Sichtweisen auf den Berufsstand der Ingenieure und speziell auch den der Straßenbauer erkennen. Es lässt sich auch ein gewisses Image des Ingenieurs in der Vergangenheit beschreiben. Und es lassen sich

Einblicke gewinnen in die Haltung der jeweiligen Gesellschaft gegenüber der Technik.

Diese Literatur, sei sie auch trivial, vermag die großen oder kleinen Probleme, die spektakulären Ereignisse in Erinnerung zu rufen, die die Welt vergangener Zeiten bewegten. Im 19. und auch noch in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurde der Straßen- und Wegebau in unwegsamem Gelände gewaltig vorangetrieben, Kanäle eingerichtet und Tunnel durchstochen, und zwar in allen Erdteilen.

Straßenbau als Gegenstand von Romanen, gar von spannenden Abenteuer-, sprich: Action-Erzählungen voller Kämpfe, Feindschaften, Intrigen oder auch „sex and crime“? In unserer Zeit und unseren Breiten, in denen Straßen so selbstverständlich sind, dass sie uns nur bewusst werden, wenn sie uns einmal aus welchen Gründen auch immer nicht zur Verfügung stehen, kann man sich dies kaum vorstellen. Und doch gibt es in der erzählenden Literatur eine Anzahl von Texten, in dem Straßenbauingenieure eine Hauptrolle spielen. Und meist ist der Ingenieur darin der Gute, der Held und der Sieger.

Soziale Herkunft des Ingenieurs

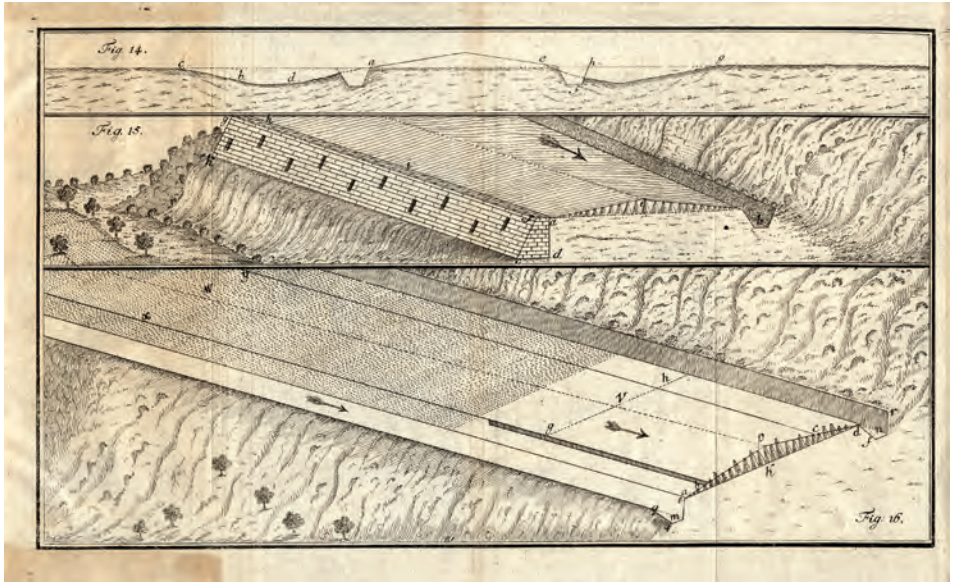
Fragen wir zunächst einmal nach Herkunft und nach besonderen Eigenarten des Ingenieurs. Wer wurde Ingenieur in der Literatur? Bis in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts ausschließlich Männer. Interessant ist die soziale Herkunft des literarischen Ingenieurs. In nur wenigen Fällen stammt er aus dem Bildungsbürgertum oder ist Abkomme von Finanz- oder Industriemagnaten, und er ist so gut wie nie adlig. Dagegen wird häufig eine schwierige Kindheit geschildert, eine Herkunft aus dem Arbeiter- oder Handwerkermilieu, und die Karriere wird hart erarbeitet.

Hier nur zwei Beispiele: „Seine Jugend und seine Gesundheit (er war etwas über 30) befähigten ihn, Strapazen zu ertragen, die so manchen ‚besseren Herrn‘ [...] erledigt hätten. Da er aus einer einfachen Arbeiterfamilie aus dem Aargau stammte, hatte er die Begünstigung durch soziale Vorteile nie kennen gelernt. Mit seinem Vorwärtskommen hatte sich auch sein Wissen erweitert. Die harte Schule, durch die alle Männer mit hervorragenden Anlagen notwendigerweise hindurch müssen, war auch ihm nicht erspart geblieben.“ (Knittel, S. 284)

„Sein Vater hatte Steine gegraben [...] und neun Kinder gezeugt, um mit steinhart gewordenen Fäusten, verbogenem Rücken und einem ausgeschossenen Auge zwischen zwei groben, hundertmal geflickten Leinentüchern zu sterben und vier Kindern und der Frau in den Tod zu folgen. [...] Er aber war vom Pflasterhauer zum Vorarbeiter, vom Vorarbeiter zum Werkführer gestiegen, hatte den Weg aus dem Steinbruch von Alt-Runs zum eigenen Erwerb gefunden, hatte angefangen Karrenwege und Bachwehren zu bauen, Gleise gestreckt, Städte gepflastert und [...] das alte Heilbad zu Runs neu aufgebaut.“ (Stegemann, S. 8–12)

Sie machen schon etwas her, diese virilen Männer mit dem Beruf des Ingenieurs. In zahlreichen Romanen werden sie überdies nicht nur als beruflich erfolgreich dargestellt, sondern auch als große Abenteurer, die viele Kämpfe zu bestehen haben. Mut in gefährlichen Situationen zeichnet sie aus. Und gefährliche Situationen gibt es in den Romanen zuhauf. Kaum einer kommt ohne einen Dammbbruch, einen Brücken- oder Tunneleinsturz, eine falsch berechnete Sprengung, Sabotage durch technikfeindliche Hinterwäldler oder einen Börsenkrach aus.

Viele verspüren schon in früher Jugend Lust zum Ingenieurberuf. Und das war und ist wohl nicht nur in der Literatur so. Seine frühe Neigung zum Beruf des Straßenbauingenieurs schilderte 1779 Christian Friedrich von Lüder auf rührende Weise. In seinem Buch „Vollständiger Innbegriff aller bey dem Strassenbau



vorkommenden Fällen“ erinnert er sich an seine Kindheit, als er mit Sand experimentierte. Weiter heißt es: „... seit dem ich aber die männlichen Jahre erreicht habe, mußte ich mich mit dem Weegbau beschäftigen, die Erde zu Erhaltung der Gräben, des Damms, und harter Materialien umwühlen.“ (Lüder, S. 227)

In dem 1951 zuerst erschienenen Roman um die Erbauung der Großglockner-Hochalpenstraße „Vom Willen gemeißelt“ ist der Jugendliche, der später als leitender Ingenieur den Bau der Straße betreiben wird, fasziniert von den Gesprächen zweier Vermessungsingenieure, die bei der Bauernfamilie Quartier genommen haben: „Ich bin wochenlang mit den Ingenieuren zusammengewesen [...] und wie diese Männer will auch ich etwas schaffen, was lange nicht vergeht ... Ich will eine Straße bauen, und sie soll die Menschen aus ihrem Alltag führen – aus dem dunklen Tal – zum Licht empor!“ (Kröger, S. 35)

Erfinden und umsetzen

Den Ingenieur, der die Welt verändern will, Visionen hat und von seinem Werk besessen ist, beschrieb der Ingenieur und Bestsellerautor Heinrich Seidel, der in Hannover studiert hatte, in seinem „Ingenieurlied“ von 1871:

„1. Dem Ingenieur ist nichts zu schwere, er lacht und spricht:
„Wenn dieses nicht, so geht doch das!“ Er überbrückt die Flüsse
und die Meere, die Berge unverfrozen zu durchbohren ist ihm
Spaß. Er türmt die Bögen in die Luft, er wühlt als Maulwurf in
der Gruft, kein Hindernis ist ihm zu groß, er geht drauf los!

2. Den Riesen macht er sich zum Knechte, des wilder Mut,
durch Feuersglut aus Wasserflut befreit, zum Segen wird dem
menschlichen Geschlechte – und ruhlos schafft mit Riesen-
kraft am Werk der neuen Zeit. Er fängt den Blitz und schickt
ihn fort mit schnellem Wort von Ort zu Ort, von Pol zu Pol im
Augenblick am Eisenstrick!

3. Was heut sich regt mit hunderttausend Rädern, in Lüften
schwebt, in Grüften gräbt und stampft und dampft und glüht,
was sich bewegt mit Riemen und mit Federn, und Lasten hebt,
ohn Rasten webt und locht und pocht und sprüht, was durch
die Länder donnernd saust und durch die fernen Meere braust,
das alles schafft und noch viel mehr der Ingenieur!

4. Die Ingenieure sollen leben! In ihnen kreist der wahre Geist
der allerneusten Zeit! Dem Fortschritt ist ihr Herz ergeben,
dem Frieden ist hienieden ihre Kraft und Zeit geweiht! Der
Arbeit Segen fort und fort ihn breitet aus von Ort zu Ort, von
Land zu Land, von Meer zu Meer – der Ingenieur.“

(Der bekannteste Comic-Ingenieur der Welt dürfte Daniel Düsentrieb aus dem Disney'schen Entenhausen-Kosmos sein. Sein Wahlspruch „Dem Ingeniör ist nichts zu schwör“ gehört mittler-

weile zu den klassischen Redensarten. Freilich, Carl Barks beziehungsweise seine kongeniale Übersetzerin Erika Fuchs, die mit einem Ingenieur verheiratet war, waren nicht die Urheber dieses klassischen Satzes, sondern haben Heinrich Seidel zitiert.)

Das Wort „Ingenieur“ stammt aus dem Französischen und dort wiederum aus dem lateinischen „ingenium“, was Scharfsinn, Erfindergeist meint. Es gehört zur Wortsippe „gignere“, was „hervorbringen, erzeugen“ bedeutet.

Schon sehr frühe Texte beschreiben bewundernd das Ingenium des Ingenieurs. So heißt es bei Jakob Leupold um 1700: „Was vor alten Zeiten diese Mechanici waren, das sind heutzutage unsere Ingenieure, welchen [...] zukömmt [...] was öfters unmöglich scheineth, dennoch möglich zu machen.“ (Technik im Zitat, S. 128)

Alleskönner sind die Ingenieure in den Augen der einfachen Leute in manchem Roman: „Die Inscheniers können doch alles.“ (Federer, S. 63) „Diese Pläne führt jetzt unser Ingenieur aus; Hindernisse stellen sich ihm in den Weg, ihr glaubt es nicht, aber mit allen wird er fertig. Und habt ihr nicht gemerkt, wie ruhig und sicher alles bei ihm geht?“ (Bolt, S. 88)

Die Arbeitsleistung einiger Ingenieure in den Romanen ist übermenschlich, das Arbeitsethos hoch. Bernhard Kellermanns Überingenieur in seinem Weltbestseller von 1913 „Der Tunnel“ arbeitet oft 20 Stunden nacheinander und: „Er arbeitete lautlos und gleichmäßig wie eine gut geölte Maschine.“ (Kellermann, S. 98/99) „Arbeit ist die Religion unserer Zeit“, heißt es an einer anderen Stelle des Romans.

In dem Roman „Die neue Straße“ aus dem Jahr 1950, auf den ich später noch eingehend zu sprechen komme, wird der Einsatz des Straßenbauingenieurs so beschrieben: „Aber der Ingenieur! Er ist im Gefecht. Voll Feuereifer, immer schwitzend, läuft er hier-

hin, dorthin, vergleicht mit Plänen, skizziert, rechnet, grübelt, mißt, überschlägt, weist an, mahnt, verweist, befiehlt, rudert in einem kleinen Boot in den Felsen herum, prüft die Sprengbohrungen, wechselt vom Ufer, wo die herbeibeordneten italienischen Spezialarbeiter die bis dahin verlaufende alte Straße verbreitern, verbessern, asphaltieren, zu dem Heiligen Walde am anderen Ende der in den See abstürzenden Felsen der Seefalcken, wo die einheimischen Arbeiter mit der Durchschlägerung des Waldes beschäftigt sind, durch den die Straße führen soll.“ (Breidbach-Bernau, S. 172)

Globalität ist selbstverständlich

In allen Romanen, die einen erfolgreichen Ingenieur als Haupt- oder Nebenperson behandeln, ist der Ingenieur, bevor er erfolgreich wurde, unterwegs gewesen, und zwar immer im Ausland.

Als erfolgreicher Ingenieur kehrt ein einstmals armer Dorfbewohner zurück „Der Markus! Der Markus ist wieder da! [...] Der Stolz der Familie. Hat sich aus eigener Kraft zum Ingenieur hinaufgeschafft. Und schließlich der gute Posten in ... auf ... Philippinen, ja so war's. Marton erinnert sich jetzt unbestimmt, dass er einmal gewusst hat, wo das sei [...] weit, sehr weit weg! Ein Land, wo es Tiger, Löwen, Indianer, Mohren, Chinesen – weißgott was es noch alles gibt!“ (Renker, S. 19)

Während auf der einen Seite die Weltoffenheit, die Neugier auf Fremdes und das Interesse an Neuem viele Ingenieurcharaktere in der Literatur auszeichnen, wird auf der anderen Seite betont, dass die Zurückhaltung gegenüber der Politik den wahren Ingenieur ziere.

Keine Politik und keine Emotionen

Mit Politik wollen die Ingenieure in den Romanen eigentlich nichts zu tun haben. Es ist nicht gerade ein „garstig Lied“, das politische Lied, aber es ist eines, das in der Regel jenseits der Interessen des Ingenieurs liegt. Politik ist düster, sie ist nicht zählbar, wiegbar oder messbar, sie bedeutet heute dies und morgen das, und sie steht nicht dauerhaft im Einklang mit den Naturgesetzen. Arbeiten möchte der Ingenieur, gutes Geld verdienen, reisen, Abenteuer erleben, aber Politiker werden, nein, das möchte er nicht.

In dem spannenden Roman des Schweizer Bestseller-Autors John Knittel „Amadeus“ heißt es über zwei Ingenieur-Helden: „Er hatte Ideale. [...] in den Jahren gemeinsamer Arbeit hatte sich ihre Freundschaft vertieft. Die Verwandtschaft ihrer Charaktere trat auf vielen Gebieten zutage. Sie hatten die gleichen politischen Ansichten, soweit Ingenieure solche überhaupt haben konnten. Sie bestanden hauptsächlich in einer fast religiösen Überzeugung, dass das 20. Jahrhundert den Triumph der Technik und damit die Spitzenstellung des Ingenieurs herbeiführen würde. Kein Wunder, dass Amadeus und Lionel deshalb nicht mit jener Angst in die Zukunft sahen wie so viele ihrer Mitbürger.“ (Knittel, S. 284/285)

Politik also findet bei literarischen Ingenieuren wenig Beachtung, aber durchaus Verachtung. Politik ist nicht berechenbar für den Ingenieur und damit verdächtig. Ganz anders dagegen die Zahlen, die Mathematik. Der Ingenieur Thomas Torsten bewegt sich in einem Roman von 1937 lieber auf sicherem Boden: „Das Gitterwerk der Zahlen und Berechnungen schützte ihn. Es waren feste Werte, die keiner Frage unterlagen, Begriffe in beruhigend verlässlicher Einmaligkeit. [...] Die Formeln mussten aufgehen und die Unbekannten sich schließlich in klar bestimmter Größe stellen.“

Es war eine verlässliche Welt. Maß und Verhältnisse bestimmten sie. Sie forderte nichts als einen nüchternen Sinn. Sie enttäuschte nie, denn sie barg keine Rätsel. Ursache und Wirkung griffen ineinander wie die passend eingeschliffenen Zacken eines Zahnrades. Mochte dunkel und geheimnisvoll unter dieser greifbaren Welt der Begriffe ein unterirdischer Strom mahnend und fragend sein Wasser ziehen. Thomas hörte sein Raunen nicht. Es ließ sich alles errechnen.“ (Ahlers, S. 74/75)

Im wohl bekanntesten Ingenieurroman, in „Homo faber“ von Max Frisch, ist für den „Titelhelden“ die Vorstellung, dass ein Mann seine Gefühle offenbart, völlig absurd, noch dazu, wenn er etwa Mathematiker oder Ingenieur ist.

In dem Roman „Die Straße ins Waldland“ siegt, zunächst jedenfalls, das Straßenbauvorhaben eines Ingenieurs über seine Liebe zu einer jungen Ärztin: „Lenz ging allein die Treppe hinaus. Er biß die Zähne aufeinander. ‚Weg damit‘, sagte er, ‚weg damit! Nur noch die Straße. Die Straße!‘“ (Gerstner, S. 107)

Freilich führt in diesen wie in vielen anderen Romanen die Negierung von Gefühlen, die Abwendung von allem, was nicht messbar ist, zu Konflikten oder Katastrophen im zwischenmenschlichen Bereich. Hier einige kurze Textbeispiele: „Er war froh, als die Zeremonien des Trautages vorbei waren und er wieder zwischen den Instrumenten und Projekten seines Bureaus saß. Das war seine Leidenschaft, messen, rechnen, zählen, Winkel und Kreise zeichnen. Sie merkte, dies – – die Geometrie! Jetzt verstand sie ihn. Eine Hausfrau wollte er, eine schmucke, treue, ihm wie ein Hündchen ergebene, eine Angehörige zur Pflege und Ordnung des Hauses, zur Gesellschaft am Tische etwa, eine Gattin zu Gesundheit und Genüge seines Leibes, eine Frau Manuß in den seltenen, nicht zu umgehenden Besuchen. Aber mehr wollte er nicht. Doch sie wollte mehr, viel mehr!“ (Federer, S. 18)

Der Fortschritt und seine Gegner

Die Unternehmungen des Ingenieurs oder der Ingenieure haben oft Gegner, und zwar in Menschen, die sich dem Straßenbau widersetzen, weil sie ihre Umgebung, die Natur, ihre Tradition oder eine heilige Stätte in Gefahr sehen.

Einer der intensivsten Romane zu diesem Thema dürfte „Die neue Straße“ von Hans Breidbach-Bernau sein. Ich habe ihn eben schon einmal zitiert. Der Roman erschien 1950 im Bermann-Fischer/Querido-Verlag in Amsterdam. In ihm geht es um den Bau einer Straße nach dem Zweiten Weltkrieg in unwegsames österreichisches Alpengelände.

Ich will Ihnen hier nicht den Inhalt des auch heute noch gut lesbaren Romans vortragen, nur so viel: Es gibt darin eine überwältigende Natur, einen Intellektuellen und Waldmenschen, einen fiesen Kapitalisten, der dann aber doch nicht so ganz fies und eigentlich ein Realist ist, und einen sturen Ingenieur, der dann aber doch nicht ganz so stur, sondern vielmehr ein sympathischer Idealist ist. Es gibt schlimme Ausbrüche von Gewalt bis hin zum Totschlag und es gibt recht deutliche Erotik – und eine Menge Philosophie.

Der Ich-Erzähler ist der Intellektuelle und ist der Waldmensch. Er zettelt einen Aufstand gegen den Bau einer neuen Straße an. Unterstützt oder besser instrumentalisiert wird er dabei von dem fiesen Kapitalisten, der seinen Fährbetrieb über den Alpensee bedroht sieht. Der Waldmensch beschreibt sich (1950, wohlgemerkt) so: „Nennen Sie mich daher ruhig merkwürdig, verschoben, närrisch [...] Sie können auch hinzufügend feststellen, daß ich absonderlich, mangelhaft gekleidet, schlecht rasiert und langhaarig bin [...]“ (Breidbach-Bernau, S. 188)

Christian Friedrich von Lüder
Oberamtmanns in Castellane,

vollständiger
Zunbegriff

aller

bey dem Strassenbau
vorkommenden Fällen,

samt einer

vorausgesetzten Weeg-Geschichte

und einem

Verzeichnis der unentbehrlichen
Weeg-Gesetze.

Mit sechszeihen Kupfern.



Frankfurt am Mayn, 1779.
bey Johann Gottlieb Garbe.

Aus diesem Roman will ich Ihnen einige Stellen zitieren, die für sich selbst sprechen dürften. Zunächst der Waldmensch in einer Agitationsrede: „Laut rufe ich: Hier müsse etwas geschehen, noch wäre Zeit, das Unheil zu verhindern, im Keim zu ersticken. Dieses reine, leuchtende Tal des Friedens und stiller, ragender Wälder ist bedroht! Schonungslos müsse verfahren werden! Wer will denn diese verdammte, dreckige Straße: Ein paar Leisetreter, ein paar Pflastertreter, irgendwelche obskure Finanziers, arbeitsscheue Direktoren und Kapitalkräftige! Wir wollen sie nicht! Niemand will sie hier, allen ist sie in der Seele verhaßt, jedermann dreht sich der Magen um beim bloßen Gedanken an sie! Hinaus mit diesen Leuten! [...]

Alles müßte gegen diese Leute und ihren verdammten Plan mobilisiert werden, mit dem sie den alten guten Stand der Dinge stürzen wollen, alle Kräfte müßten gegen sie eingesetzt werden. Man müßte die Bauern aufklären, sie warnen, sich nicht dummreden, nicht einlullen zu lassen vom Gefasel von Fortschritt und Wohlhabenheit.“ (Breidbach-Bernau, S. 120/121)

An anderer Stelle macht der Waldmensch die Straßen für alles Übel der modernen Welt in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts verantwortlich: „Das mechanische Zeitalter hebt an. Doch der Mensch benützt seine Macht schlecht. [...] Man braucht sie zu neun Zehnteln zur Vernichtung und nur zu einem Zehntel zu dem, was sie Fortschritt nennen. Fortschritt nennen sie: Automobile, Röntgenstrahlen, Dreschmaschinen, Kinematographie, Achtröhrenempfänger, Tiefseeforschung, Stratosphärenexpedition und von New York nach London in fünfzehn Minuten Raketenflug. Die Vernichtung aber umfaßt: Giftgas, Bakterienkrieg, Bombardement, Völkerliquidierung, Rassenkampf, Preßluftgeschosse, Blindflug und Atomenergie. Dies alles wälzt sich über die Straßen einher, durch Jahrzehnte und Jahrhunderte, über die Nachfahren jener alten Wildfährten und Rennwege. Es dröhnt der knirschende Schritt der technischen Zivilisation über römische, von Legionären erbaute Kriegsstraßen, über kunstvoll an-

gelegte Inkastraßen, unter den rauhen Stiefeln spanischer Eroberer und anderer Konquistadoren der weißen Rasse, über die alten Salz- und Bernsteinstraßen, über die große Seidenstraße, über tausend ruhmreiche Wege und Straßen der Welt und schließlich heute über moderne, gepflasterte, geteerte und asphaltierte Wunderwerke technischer Vollendung mit überhöhten Kurven und Tankstellen in jedem Dorf. Wie ein nachdrängender Strom ergießt sich die Flut des Verderbens auf den vordringenden Straßen in die einsamen Täler und Ebenen.“ (Breibach-Bernau, S. 220/221)

Nun noch ein Statement eines anderen Waldmenschen aus dem Roman, Mentor des eben zitierten – einer, der dabei ist, sich im Alter aus der Waldeseinsamkeit in die schützenden Arme der Zivilisation zurück zu begeben: „Darum lassen Sie sie ruhig ihre Straße bauen. Sie müssen ihr Spielzeug haben, das gefährliche Ding! Bauen diese sie nicht, dann bauen sie andere und vielleicht schneller noch [...] Alle Waldmenschen haben dagegen gekämpft, überall in der Welt: Es hat wenig bewirkt und war schließlich vergeblich. Wie gesagt, es ist höhere Gewalt im Spiel, man reicht an sie nicht heran. Es geht dabei nicht nur dieser Heilige Wald verloren, viele andere Heilige Wälder teilen sein Schicksal. Diese gewaltige vordringende Schlange hat einen mächtigen Magen, sie hat schon viel Heiliges verschlungen und unbegrenzten Appetit. Ja, ihr hechelnder Atem ist giftig und heiß, er bläst in die Wälder und sengt. Der Teufel baut Straßen!“ (Breibach-Bernau, S. 226/227)

Doch der eigentliche Held des Romans, der Straßenbauingenieur, hält erfolgreich dagegen:

„Da, mit einem Male, springt der Ingenieur hoch. Er bricht aus, spricht volltönend und laut und dröhnend, bis ins Tiefste aufgerührt und erbittert, sein Gesicht ist dunkelrot von Zorn und Erregung, die Adern treten schlangenhaft am Hals hervor, die herkulische Brust spannt sich, formlos und ehrlich stürzen die Worte aus ihm heraus [...]. Besorgt muß ich bemerken, daß die-

se schlichten Menschen jäh von der Rede dieses Wütenden, von dieser einfachen Rede eines Primitiven, gepackt werden. [...] Man solle sich nicht verblenden lassen, tobt der Ingenieur und zerschmettert fast die Tischplatte mit Faustschlägen, hier handelt es sich um systematische Vergiftung der objektiven öffentlichen Meinung! Was denke man denn hier? Wolle man noch weiter jahrzehntelang hinter seiner Zeit herleben, aller Erschließungen und Fortschritte verlustig gehen; Ein Gespött der Umwelt [...]. Hier tut frischer Wind not, Auftrieb, Erschließung, Verkehr, Ankurbelung, Ausnützung schlummernder Kräfte in Wald und Boden, Holzindustrie, Fremdenverkehr, Maschinen, Kinos, Reklame, Modernisierung, Kachelbadezimmer, Radios, Elektrifizierung, Brückenbau, Zentralheizung, Krankenhaus, Sportplätze, Kühlanlagen, Berghotels, Skilifts, Molkereien und hygienische Großwäschereien, hoher Lebensstandard! Taxiunternehmen und Erziehungskultur! Er ist in voller Fahrt, der Ingenieur, seine Augen blitzen, er schwitzt und schreit sich heiser. Es ist prächtig, ihm zuzuhören, ihn anzusehen, sichtlich improvisiert er, diese Rede ist nicht studiert! Die Begeisterung für seine Straße, die Wut über die Engherzigkeit und Rückständigkeit in den Seelen dieser Bergbauern reißen ihn hin. Ich schaue um mich und staune. Ein Phänomen vollzieht sich hier: Die Überzeugungskraft des Redners reißt die Zuhörer hin, alle Vernunft ist von ihnen gewichen und sie lauschen diesen kräftigen, unüberlegten und fanatischen Worten des Predigers des Fortschritts wie einem verlockenden Sirenengesang.“ (Breidbach-Bernau, S. 148/149)

Walter Hirche, vor 25 Jahren Niedersächsischer Minister für Wissenschaft, Technologie und Verkehr, hat die Zu- wie die Abneigung, ja den Hass gegenüber Straßen in seinem Grußwort bei der eben zitierten Veranstaltung in einem kurzen, aber treffenden Satz so beschrieben: „Zwischen Verherrlichung und Verteufelung zu liegen, das ist das Schicksal der Straße und letztlich auch der Straßenbauer bis zum heutigen Tage.“ (Hirche, S. 4)

„Fort damit!“ heißt eine Novelle von Hans Franck aus dem Jahr 1933. Darin wehrt sich die ländliche Bevölkerung gegen die Entfernung eines Grab- oder Gedenksteines, des „Todsteines“, der einer geplanten Straße im Wege steht. In den Stein hat ein wilder Raubritter einen Fluch-Vers einmeißeln lassen: „Tot treffe man vor man, / so mich nicht ligen lan!“

Die Handlung ist dramatisch; schließlich wird der „Todstein“ zerschlagen, vorher aber erschlägt er noch den verantwortlichen Ingenieur beim Umstürzen; zwei weitere Todesopfer sind zu beklagen. Der Platz, an dem er stand, aber bewirkt, dass die Straßenbaubehörde etwas völlig Irrationales anordnet: „Die Chaussee durch die Graue Gegend hat im Walde [...], wo ehemals der Todstein stand, der in nußgroße Stücke zerschlagen und zur Aufschüttung verwandt wurde, einen Knick, für den nirgendwo im Gelände ein Grund zu ersehen ist.“ Und bei den Dörflern heißt es: „Über drei Tote haben die klugen hohen Herrn in der Regierung die Chaussee denn doch nicht wegzuführen gewagt – trotz ihres ‚Fort damit!‘“ (Franck, S. 60)

Ein Thema unserer demokratischen Gegenwart wird in der berühmten Science-Fiction-Romanfolge von Douglas Adams „Per Anhalter durch die Galaxis“ aus den 70er und 80er Jahren des 20. Jahrhunderts satirisch behandelt: die Befragung der Anlieger vor Baubeginn einer Straße. Der Planet Erde ist einer intergalaktischen Straßenbaukolonne der extraterrestrischen Vogonen im Weg. Die Erde muss Platz machen für den Bau einer galaktischen Hyperraum-Expressroute. Und so sehen die letzten Minuten der Erde aus:

„Bevor die Erde von der Bildfläche verschwand, sollte sie wenigstens noch in den Genuss des allerletzten Schreies der Tontechnik kommen, des größten öffentlichen Endverstärkers, der je gebaut wurde. Aber es gab kein Konzert, keine Musik, keine Fanfare, nur eine simple Botschaft. ‚Bewohner der Erde, bitte herhören!‘, sagte eine Stimme, und es war einfach phantastisch. Ein einfach phan-

tastisch perfekter Quadrosound mit einem so niedrigen Klirrfaktor, dass einem anständigen Menschen das Heulen kommen konnte.

„Hier spricht Prostetnik Vogon Jeltz vom Galaktischen Hyperraum-Planungsrat“, fuhr die Stimme fort. „Wie Ihnen zweifellos bekannt sein wird, sehen die Pläne zur Entwicklung der Außenregionen der Galaxis den Bau einer Hyperraum-Expressroute durch Ihr Sternensystem vor, und bedauerlicherweise ist Ihr Planet einer von denen, die gesprengt werden müssen. Das Ganze wird nur etwas weniger als zwei Ihrer Erdenminuten in Anspruch nehmen. Danke.“

Der Endverstärker verstummte.

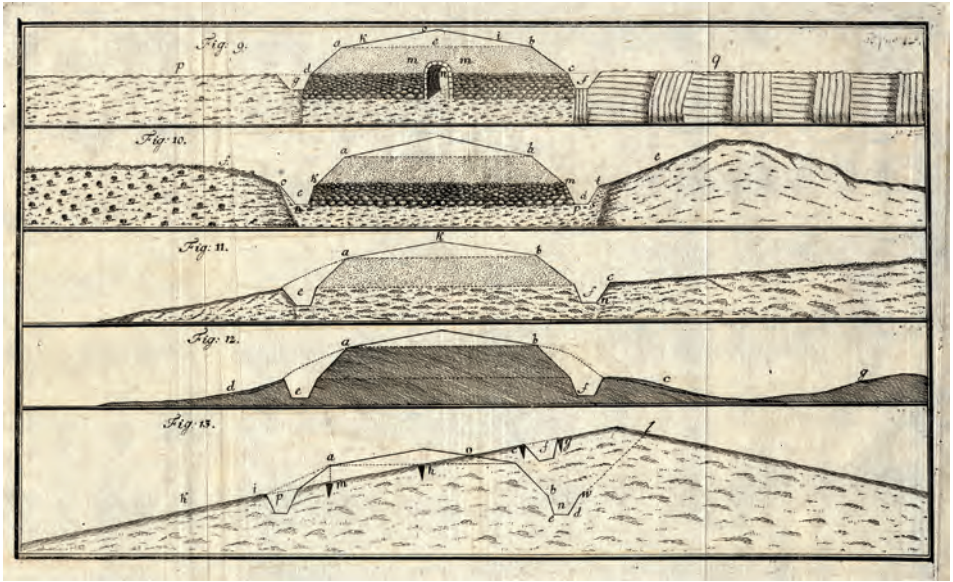
Verständnisloser Schrecken senkte sich über die lauschenden Menschen auf der Erde. Der Schrecken zog langsam durch die versammelten Menschenmengen, als wären sie Eisenspäne auf einem Brett, unter dem ein Magnet entlanggezogen wird. Panik schoss wieder hoch, eine verzweifelte Panik zu fliehen, aber es gab nichts, wohin man fliehen konnte.

Als sie das bemerkten, schalteten die Vogonen ihre Superanlage wieder ein. Die Stimme sagte:

„Es gibt überhaupt keinen Grund, dermaßen überrascht zu tun. Alle Planungsentwürfe und Zerstörungsanweisungen haben fünfzig Ihrer Erdenjahre lang in Ihrem zuständigen Planungsamt auf Alpha Centauri ausgelegen. Sie hatten also viel Zeit, formell Beschwerde einzulegen, aber jetzt ist es viel zu spät, so ein Gewese darum zu machen.“

Wieder verstummte der Endverstärker, und sein Echo hallte über das Land. Die riesigen Raumschiffe machten am Himmel mit langsamer Kraft gemächlich kehrt. Auf der Unterseite eines jeden ging eine Luke auf, ein leeres, schwarzes Viereck.

Währenddessen musste irgendwo irgend jemand eine Radiostation besetzt, die richtige Frequenz gefunden und eine Botschaft an die vogonischen Raumschiffe gesendet haben, um sich für den Planeten einzusetzen. Niemand hörte jemals, was gesagt wurde, man hörte nur die Antwort. Der gewaltige Endverstärker erwachte wieder zum Leben. Die Stimme war gereizt. Sie sagte:



„Was soll das heißen, Sie sind niemals auf Alpha Centauri gewesen? Ja du meine Güte, ihr Erdlinge, das ist doch nur vier Lichtjahre von hier. Tut mir leid, aber wenn Sie sich nicht einmal um Ihre ureigensten Angelegenheiten kümmern, ist das wirklich Ihr Problem.“

„Vernichtungsstrahlen einschalten!“

Licht ergoss sich aus den Luken.

„Ich weiß nicht“, sagte die Stimme von oben, „ein lahmer Drecksplatzen ist das. Ich habe nicht das geringste Mitleid.“ Sie verstummte.

Es folgte eine wahnsinnige, grauenhafte Stille.

Es folgte ein wahnsinniger, grauenhafter Krach.

Es folgte eine wahnsinnige, grauenhafte Stille.

Die Bauflotte der Vogonen glitt davon in die rabenschwarze bestirnte Leere.“ (Adams, S. 37/38)

Technik gegen Natur

Eines der Hauptargumente gegen den Bau von Straßen ist der Hinweis auf die Zerstörung der Natur durch den Straßenbau. Diese Haltung taucht schon im 19. Jahrhundert in den einschlägigen Romanen auf. Es geht um die Frage, ob der Mensch alles, was er machen kann, auch machen soll und darf. Und es geht um die Frage von Tradition und Fortschritt in Zivilisation, Technik und Gesellschaft – eine Frage, die im Laufe der Zeit quasi die Seiten gewechselt hat dergestalt, dass der Konservative, der Bewahrer in unserer unmittelbaren Gegenwart eher als politisch fortschrittlich oder zukunftsorientiert wahrgenommen wird.

Mit diesen Betrachtungen sind wir im Zentrum nahezu aller Ingenieur-Romane angelangt, die einen gewissen literarischen Anspruch erheben können. In einem Roman über den Erbauer des Suezkanals findet sich ein Kapitel, das „Sieg über die Natur“ heißt. Und genau darum geht es in vielen einschlägigen Texten: um den Kampf, ja um den Krieg gegen die Natur. (Eckstein, S. 142) In demselben Roman wird die Leistung der Ingenieure weitaus höher bewertet als etwa die von Soldaten; die Begründung lautet: „... denn ihnen [den französischen Ingenieuren] ist es gelungen, die Materie zu überwinden, indes wir bloß Menschen zu überwinden vermögen.“

Der Ingenieur muss allerdings, so Max Eyth – Schriftsteller, Unternehmer und Ingenieur im 19. Jahrhundert – der Natur mit ihren eigenen Waffen begegnen, das heißt, er hat sich strikt an die Naturgesetze zu halten: „Kein Beruf ist in ähnlichem Grade gezwungen, in Übereinstimmung mit den Gesetzen der Natur, mit der Wirklichkeit zu bleiben, wie der unsere. In keinem Beruf ist die Unwahrheit, die Lüge so sicher, bestraft zu werden, wie bei uns. Ein Arzt kann Tausende zu Tode kurieren und in Ehren begraben werden, ein Gelehrter mag die größten Irrtümer durch ein Menschenalter siegreich verhehlen, ehe sie als solche erkannt werden, ein Jurist kann sich einen glänzenden Namen

erwerben in der Verteidigung des Unrechts. Einen Ingenieur, der sich gegen die Wahrheiten der Festigkeitslehre versündigt, zermalmt sein eigener Frevel, ehe er halb begangen ist. Selbst ein technisches Wagnis, das ein moralisch Schuldloser auf falscher Grundlage aufbaut, bricht so sicher in sich zusammen, dass es keine poetische Gerechtigkeit schöner und glatter fertig brächte. Wir sind unerbittlich an die großen ewigen Gesetze der Natur gebunden und müssen wahr sein, ob wir wollen oder nicht.“ (Technik im Zitat, S. 124/125)

Im Übergang zum 20. Jahrhundert war der Optimismus der Menschheit im Hinblick auf das technisch Machbare unbegrenzt. „Es gibt kein Unmöglich mehr“ hieß es 1914 in der populär-wissenschaftlichen Zeitschrift „Das neue Universum“, „die Technik überwindet jede Schwierigkeit“. Diese vor allem für Jugendliche bestimmten Zeitschriften und Jahrbücher, in denen technische Neuerungen vorgestellt wurden, erlebten das 21. Jahrhundert nicht mehr. Ein Grund dafür ist gewiss das Internet; ein weiterer aber dürfte die zunehmende Skepsis gegenüber der Technik sein, nach einem Jahrhundert voller Kriege und Völkermorde. Hinzu kommen angesichts der exorbitant gewachsenen Kraftfahrzeugmenge Bedenken hinsichtlich des Umweltschutzes, der Geräuschbelästigung, der Luftverschmutzung und anderer Gefährdungen der Gesundheit.

Das Misstrauen gegenüber dem Straßenbau hat jedoch ältere Wurzeln. Neues, Ungewohntes, Unvertrautes löste immer auch Angst und Unsicherheit aus. In einem der nach wie vor lesenswertesten Sachbücher über die Geschichte der Straße, in Hermann Schreibers „Sinfonie der Straße“, wird erzählt, wie im Laufe der Jahrhunderte Menschen die Straße verachteten oder vor ihr flohen. Es wird darin aber auch von der Zuneigung der Menschen zu Straßen berichtet, die als etwas Heiliges angesehen wurden, und an deren Rändern und Kreuzungen man sich begraben ließ.

Schließen wir mit Hermann Schreiber: „Die Straße ist eine der wunderbarsten Schöpfungen des Menschen: sie hat ihn durch Jahrtausende seiner Entwicklung begleitet, sie hat ihm geholfen, seinen Lebensraum zu erobern, auszudehnen und mit den Lebensräumen anderer Völker zu verbinden. Die Linienführung jeder Straße ist eine sichtbare Einigung zwischen der Erde und dem Menschen, gestaltete Erdform, die den Bewegungen des Menschen dient, seit jeher und immer wieder.“ (Schreiber, S. 7)

Literatur

- ADAMS, DOUGLAS: Per Anhalter durch die Galaxis. Aus dem Englischen von Benjamin Schwarz. Frankfurt am Main: Rogner & Bernhard bei Zweitausendeins 1981 (Originaltitel: *The Hitch Hiker's Guide to the Galaxy*, 1979).
- AHLERS, RUDOLF: Thomas Torsten. Roman. 15.–19. Tsd. Braunschweig, Berlin, Hamburg: Westermann 1944 (zuerst 1937).
- [BARKS, CARL: Ohne Titel]. In: *Micky Maus*. H. 11. Nr. 2, Panel 7/4. Nachdruck unter dem Titel „Die Quizsendung“. In: *Die tollsten Geschichten von Donald Duck*. Stuttgart 1967. H. 9, Nr. 5. Und in: *Werkausgabe: Barks Library*. Stuttgart 1996. Bd. 23, Nr. 3.
- BOLT, NIKLAUS: *Svizzero! Die Geschichte einer Jugend*. Mit 20 Zeichnungen von Klaus Brunner. Neuausg. Basel: Reinhardt 1979 (zuerst 1912).
- BREIDBACH-BERNAU, HANS: *Die neue Straße*. Roman. Amsterdam: Bermann-Fischer/Querido-Verlag 1950.
- FEDERER, HEINRICH: *Berge und Menschen*. Buchschmuck von Paul Hosch. Berlin: Grote 1911. (Grote'sche Sammlung von Werken zeitgenössischer Schriftsteller. 103. Bd.)
- FRANCK, HANS: *Fort damit!* Novelle. Leipzig: Reclam 1933.
- FRISCH, MAX: *Homo faber*. Ein Bericht. Mit einem Kommentar von Walter Schmitz. Frankfurt am Main: Suhrkamp 1998 (zuerst 1957).
- GERSTNER, HERMANN: *Die Straße ins Waldland*. Roman. München: Eher 1938.
- GLÄSER, HERMANN H.: *Via strata*. Roman der Straße. Die durchaus persönlich gesehene Geschichte des Straßenbaues von den Anfängen bis zur Autobahn. Wiesbaden, Berlin: Udo Pfriemer Buchverlag in der Bauverlag GmbH 1987.
- HIRCHE, WALTER: *Eröffnungsrede*. In: *Straßen im Wandel der Zeit*. Festveranstaltung der Niedersächsischen Straßenbauverwaltung anlässlich ihres 225-jährigen Bestehens am 17. Mai 1989 im Kleinen Sendesaal des NDR-Funkhauses zu Hannover. Sonderdruck der VSVI-Information 2/1989. S. 4–6.
- HITZER, HANS: *Die Straße*. Vom Trampelpfad zur Autobahn. Lebensadern von der Urzeit bis heute. München: Callwey 1971.

- KELLERMANN, BERNHARD: Der Tunnel. Roman. Frankfurt am Main: Fischer 1999 (zuerst 1913).
- KNITTEL, JOHN: Amadeus. Roman. Berlin: Krüger o. J. (zuerst 1939).
- KRÖGER, THEODOR: Vom Willen gemeißelt. Ein Roman um die Erbauung der Großglockner-Hochalpenstraße. Steyr: Ennsthaler 1985 (zuerst 1951).
- LÜDER, CHRISTIAN FRIEDRICH VON: Vollständiger Innbegriff aller bey dem Strassenbau vorkommenden Fällen, samt einer vorausgesetzten Weeg=Geschichte und einem Verzeichnis der unentbehrlichen Weeg=Gesetze. Mit sechszehen Kupfern. Frankfurt am Mayn: Garbe 1779.
- MAYER, ANTON: Die dunklen Ströme. Roman. Berlin: Horen-Verlag 1928.
- NEGRELLI-MOLDELBE, NIKOLAUS: Die Lüge von Suez. Der Lebenskampf des deutschen Ingenieurs Alois von Negrelli. Darmstadt, Berlin: Vorwerk-Verlag 1940.
- RAABE, PAUL: Festvortrag: Die Straße im Wandel der Zeit. Festveranstaltung der Niedersächsischen Straßenbauverwaltung anlässlich ihres 225-jährigen Bestehens am 17. Mai 1989 im Kleinen Sendesaal des NDR-Funkhauses zu Hannover. Sonderdruck der VSVI-Information 2/1989. S. 7–13.
- RENKER, GUSTAV: Wärterhaus Elf. Roman um die Lötschbergbahn. Basel: Reinhardt 1950.
- SCHREIBER, HERMANN: Sinfonie der Straße. Der Mensch und seine Wege von dem Karawanenpfad bis zum Super-Highway. 21.–27. Tsd. Düsseldorf, Wien: Econ 1965 (zuerst 1959).
- SCHROTT-FIECHTL, HANS: Ich zwing's. Tiroler Roman. Köln: Bachem 1907.
- SEIDEL, HEINRICH: Ingenieurlied. In: Allgemeines Deutsches Kommerzbuch 71. <http://de.wikisource.org> (aufgerufen Februar 2014).
- STEGEMANN, HERMANN: Die Bantiger. Roman. Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt 1924.
- TECHNIK IM ZITAT. Peter Hoßfeld und Michael Strich (Hrsg.). Leipzig: Offizin Andersen Nexö 1988.



GOTTFRIED WILHELM LEIBNIZ BIBLIOTHEK
NIEDERSÄCHSISCHE LANDESBIBLIOTHEK



Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr

Gottfried Wilhelm Leibniz Bibliothek
Waterloostraße 8 | 30169 Hannover | www.gwlb.de