Karlsruher Institut für Technologie

Institut für Technikzukünfte

Faszinationsgeschichte: Subjekt und Technik

Prof. Dr. Rolf-Ulrich Kunze
Institut für Technikzukünfte/Teilinstitut für Geschichte

Nr.05 | Dezember 2017

Diskussionspapiere | Institut für Technikzukünfte

Abstracts

Faszinationsgeschichte: Subjekt und Technik

Der Essay untersucht, wie die Themen Faszination und Subjektivität ihren Weg in die nutzerzentrierte technikgeschichtliche Forschung und museale Repräsentation gefunden haben. Vor diesem Hintergrund diskutiert er einige Merkmale der Technik- als subjektive Faszinationsgeschichte. Nach einer Definition von Faszinationsgeschichte und einer Typologie von faszinationsgeschichtlicher Motivation wird dies in zwei Perspektiven vertieft: erstens, in der psychologischen Frage nach Technik, die uns nahekommt und nahegeht; zweitens, in der wissenschaftsgeschichtlichen Frage nach theoretischen Darstellungen von Technik, die subjektlos und faszinationsfern sind. Die Vorstellung ausgewählter Quellenarten, darunter erzählende Literatur, Familienfotos und Oral history, soll nicht nur zeigen, welche Potentiale die Untersuchung von Faszination und Subjektivität für die Technikkulturgeschichte bietet, sondern auch für die Erschließung dieser Quellen als Ressourcen werben. Abschließend wird nach einer Thesenzusammenfassung ein praktischer Vorschlag zur Schaffung einer für die verschiedenen wissenschaftlichen Zugänge konsensfähigen Diskussionsgrundlage in Form der Historik des Geschichtstheoretikers Jörn Rüsen formuliert.

History of fascination & fascinated history: subjective approaches to the history of technology

The essay investigates the question how the themes of fascination and subjectivity have found their way into user-centered research in the history of technology and in museums. Then some key features of subjective fascination as a historical resource are being discussed. Following a definition of *fascination history* and a typology of fascination as a historical motivation, the article offers two perspectives on the topic: (1) the psychological question of artifacts coming physically close to us; (2) the history of science perspective about theoretical concepts of technology that are both anti-subjective and anti-motivational. The presentation of selected types of sources, including novels, family photos and oral history, is not only intended to show the potential offered by the study of fascination and subjectivity for the history of technological culture. The intention is also to promote the further exploitation of these sources as resources. Following a summary, a practical proposal for the creation of a basis for consensus in the form of the ‚Historik' by Jörn Rüsen is formulated.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
2	Der lange Weg von Faszination und Subjektivität in die Technikgeschichte	5
3	Merkmale der Technik- als subjektive Faszinationsgeschichte	9
4	Technik, die uns nahekommt und nahegeht	12
5	Subjektlose, faszinationsfreie Theorie	15
6	Erzählende Literatur und Medien als Quellen der Faszinationsgeschichte	17
7	Familienfotos. Eine Nicht-Quelle	20
8	Wie weiter in der Technikgeschichte? Ein praktisches Angebot aus der Historik	21

1 Einleitung

„Es sind äußerlich bescheidene Dinge, um die es hier geht, Dinge, die gewöhnlich nicht ernstgenommen werden, jedenfalls nicht in historischer Beziehung. Aber so wenig wie in der Malerei kommt es in der Geschichte auf die Größe des Gegenstandes an. Auch in einem Kaffeelöffel spiegelt sich die Sonne."[1]

Siegfried Giedion, 1948/82

Im Folgenden soll zunächst nachvollzogen werden, wie die Themen Faszination und Subjektivität ihren Weg in die nutzerzentrierte technikgeschichtliche Forschung und museale Repräsentation gefunden haben, um vor diesem Hintergrund einige Merkmale der Technik- als subjektive Faszinationsgeschichte zu diskutieren. Zwei Perspektiven, die ich hier diskutieren möchte, vertiefen dies: einerseits die Frage nach dem alltagsweltlichen Umgang mit Technik, als etwas, was uns nahekommt und nahegeht; andererseits die Frage nach theoretischen Darstellungen von Technik und einer Technikgeschichtsschreibung, die subjektlos und faszinationsfern sind. Zwei empirische Beispiele, erzählende Literatur und Familienfotos, sollen zeigen, welche Potentiale die Untersuchung von Faszination und Subjektivität für die Technikkulturgeschichte bietet. Abschließend wird nach einer Thesenzusammenfassung ein praktischer Vorschlag zur technikgeschichtlichen Berücksichtigung der Historik von Jörn Rüsen formuliert.

Warum erscheint dieser Essay zur subjektbezogenen Faszinationsgeschichte von Technik in der Reihe eines Instituts, das sich der Erforschung von Technikzukünften widmet und bislang aus zwei Teilinstituten besteht, einem für Philosophie und einem für Geschichte? Ein Teil der Antwort liegt in den möglichen Fragerichtungen an die Vergangenheit*en* von Technik, die sich bei näherem Hinsehen nicht als retro-teleologisch bestimmbarer Kollektivsingular darstellen, sondern vielmehr als jeweils zukunftsoffener Plural von möglichen Technikzukünften. Gerade die von konkreter Technikfaszination ausgehende subjektive Aneignung von ‚alter' Technik ist eine wichtige Ressource, um der Technik der Vergangenheit ihre Entwicklungsautonomie zurückzuerstatten und ihre Geschichte nicht vereinfachend auf uns und unsere aktuellen Zukunftsbedürfnisse hin zu deuten und zu erzählen. Gerade das technikfaszinierte Subjekt versteht Technikgeschichte als eine Vielfalt vergangener möglicher Technikzukünfte, als Vorgeschichte von mehr als einer möglichen Gegenwart.

1 Sigfried Giedion, Die Herrschaft der Mechanisierung, Frankfurt am Main 1987 (zuerst ebd., 1982, im Original u. d. T. Mechanization takes command, Oxford/UK 1948), S. 19.

2 Der lange Weg von Faszination und Subjektivität in die Technikgeschichte

Nachdem, spät genug, der Nutzer einen halbwegs akzeptierten Platz in der Technikkulturgeschichtsschreibung gefunden hat, bleibt ein wesentlicher historischer Faktor noch weitgehend außerhalb des Interesses nicht nur der deutschen Technikgeschichte: das Subjekt. Mit der sozialkonstruktivistischen und kulturgeschichtlichen Ergänzung der makrohistorischen Leitperspektiven[2] des von Wolfgang König herausgegebenen Handbuchs Propyläen-Technikgeschichte seit den 1990er Jahren,[3] asymmetrisch vorbereitet und begleitet von viel kulturwissenschaftlich-‚systematischer' Theoriearbeit im Nachgang diverser *Turns*,[4] begann der Techniknutzer in anderen Rollen als der des im wesentlichen wirtschaftsstatistisch erfassbaren, blinden Konsumenten – und Kriegsopfers – wirkungsgradoptimierter Ingenieurs- und Produktrationalität hervorzutreten.[5] Darauf hatte ihn die dominierende Fokussierung auf den Makrozyklus von Invention – Produktion – Diffusion – Konsumtion weitgehend reduziert. Er – und auch *sie*[6] – „durfte" nun mit Technik interagieren und auf diese Einfluss nehmen. Das Ergebnis waren u. a. die Identifikation diverser Konsumentenrationalität*en* in den Kontexten verschiedener Lebenswelten, Biographien und Topologien.[7] Auch das Bild eines technotopischen Alltags[8] und einer ‚nützlichen Moderne'[9] im Formenkontinuum der 1930er bis 1950er Jahre trat im Museum plastischer hervor.

Einigen Kultur- und Mentalitätshistorikern der Technik reichte das aber nicht, denn auch noch in dieser Sicht blieb der nun überhaupt geschichtsfähig gewordene Nutzer und Konsument im Grunde eine egofreie rationalistische Karikatur ohne Gefühle, Sinne, Faszination und Gedächtnis.[10] Die technische Moderne ist aber eben nicht nur nützlich im Sinn von vernünftig, jedenfalls scheint das für ihre Akzeptanz und Aneignung in Nutzerbiographien oder die Komplexität der modernen europäischen ‚Stadtmaschinen'[11] keineswegs der einzige entscheidende Punkt zu sein. Der Mikroblick einiger Fallstudien,[12]

2 Vgl. Peter Burke, Was ist Kulturgeschichte? Frankfurt am Main 2005 (zuerst u. d. T. What is cultural history? Cambridge/UK 2004).

3 Propyläen Technikgeschichte, hg. v. Wolfgang König, Berlin 1990–97; hier vor allem der rein makrohistorische Band 5 von Hans-Joachim Braun, Walter Kaiser, Energierwirtschaft, Automatisierung, Information: seit 1914, Berlin 1992.

4 Z. B. Karl-Siegbert Rehberg, Weltrepräsentanz und Verkörperung. Institutionelle Analyse und Symboltheorien. Eine Einführung in systematischer Absicht, in: Gert Melville (Hg.), Institutionalität und Symbolisierung. Verstetigung kultureller Ordnungsmuster in Vergangenheit und Gegenwart, Köln u. a. 2001, S. 3–49.

5 Vgl. die technikwissenschaftsgeschichtliche Bilanz bei Wolfgang König, Technikgeschichte: eine Einführung in ihre Konzepte und Forschungsergebnisse, Stuttgart 2009. Inwieweit auch und gerade Ingenieure selbst zu Gefangenen von eigenen und zugeschriebenen Effizienzprojektionen werden, ist eine offene Frage.

6 Vgl. als frühen Aufriss Ursula Pasero, Anja Gottburgsen (Hg.), Wie natürlich ist Geschlecht? Gender und die Konstruktion von Natur und Technik, Wiesbaden 1992; Heike Weber, Von ‚Lichtgöttinnen' und ‚Cyborgfrauen': Frauen als Techniknutzerinnen in Vision und Werbung. In: Martina Heßler (Hg.), Konstruierte Sichtbarkeiten. Wissenschafts- und Technikbilder seit der Frühen Neuzeit, München 2006, S. 317–344.

7 Vgl. https://www.ifs.tu-darmstadt.de/fileadmin/gradkoll/Publikationen/transformingspaces.html [9.11.2017].

8 Z. B. Arne Andersen, Der Traum vom guten Leben. Alltags- und Konsumgeschichte vom Wirtschaftswunder bis heute, Frankfurt am Main 1999.

9 Westfälisches Landesmuseum für Kunst und Kulturgeschichte Münster, Die nützliche Moderne. Graphik & Produkt-Design in Deutschland 1935–1955, Münster 2000.

10 Vgl. Stefan Krebs, Ist es Zeit für einen ‚sensorial turn'? Zur Sinnlichkeit der Technik(geschichte), in: Technikgeschichte 82 (2015), S. 3–9.

11 Vgl Urban machinery: inside modern European cities, ed. By Mikael Hård, Thomas J. Misa, Cambridge/Mass. 2010.

12 Vgl. für die Mobilitätsgeschichte z. B. Kurt Möser,

die aus Artefaktgeschichte kontextualisierende Interaktionsgeschichte machten, führte konkret vor, wie leicht sich eine Reihe von subjektlosen Lieblingsinterpretamenten großer Reichweite zur Mensch-Technik-Beziehung durch die Fokussierung auf den Nutzer als Subjekt relativieren lassen, die sich schon längst als Genre-Erzählweise bzw. *hidden agenda* im mittleren Interpretationsalltag etabliert hatten: *form follows function*, Anpassung der Technik an den Menschen, *rational-choice*-Orientierung der Technikverwendung, wenn nicht sogar der Technik an sich, Vernünftigkeit von Technik und ihrer Nutzer, SCOT.[13] Jedenfalls der Umgang mit bestimmten Artefakten erschloss sich in manchen Aspekten nicht nur als soziale und *objektive* Konstruktion, sondern auch als eine manchmal,[14] aber nicht automatisch ‚vernünftige' subjektive Performanz. Im Ergebnis ermöglichte dieser entscheidende Blickrichtungswechsel u. a. erstmals eine kontextuelle Technikkulturgeschichte Europas, dargestellt anhand der diversen Rollen von Nutzerinnen und Nutzern,[15] und ein deutschsprachiges Handbuch der Geschichte der materiellen Kultur.[16]

Tatsächlich ließ sich z. B. in einer subjekt- und interaktionsbezogenen Mobilitätsgeschichte zeigen, wie weitgehend, nämlich sogar körperlich und oft genug ziemlich unvernünftig, sich der Techniknutzer an die in seinen Lebensvollzug und Körperalltag integrierte, seine Identität maßgeblich mitbestimmende Technik anzupassen verstand, und das nicht nur als rationaler Bürger im technikabhängigen ‚Staat der Industriegesellschaft',[17] sondern in seinem gesamten privaten und beruflichen Alltag in Krieg und Frieden. Hier geht es u. a. um ‚Neue Sinnlichkeiten', ‚Geschwindigkeit und Raum', ‚Schwerelosigkeiten', ‚Training', ‚Haltung', ‚Habitualisierung und Multitasking'.[18] Mit Vernunft oder vernünftiger Techniknutzung hat das nur wenig zu tun, bzw. es könnte als vernünftig beschrieben werden, wenn man diesen Umgang mit Technik als zweckrational begreift. Was aber in diesem Verhalten steckt, ist Technikfaszination als Motivation zur Aneignung spröder, gefährlicher und komplizierter technischer Artefakte und Konzepte. Konkret gewendet: Wer z. B. versucht, die Automobilgeschichte in erster Linie am Maßstab rationaler Konzepte und Konsumformen von Transport und Mobilität zu messen, muss die Mehrheit der Autofahrersubjekte und ihre diversen Motivationen ignorieren. Sie passen nicht ins vernünftige Bild. Das verbrennungsmotorgetriebene Automobil als Leitartefakt des 20. Jahrhunderts ist als Identitätsmaschine der Unabhängigkeit und Ego-Artikulation ein kultureller Container von erstaunlich unvernünftiger Anpassungsfähigkeit. In einer

Geschichte des Autos, Frankfurt am Main/New York 2002; Anne-Katrin Ebert, Radelnde Nationen: Die Geschichte des Fahrrads in Deutschland und den Niederlanden bis 1940, Frankfurt am Main/New York 2010 (zugl. Diss. phil. Bielefeld 2009); Kurt Möser, Fahren und Fliegen in Frieden und Krieg. Kulturen individueller Mobilitätsmaschinen, 1880–1930, Ubstadt-Weiher 2010 (zugl. Habil.-Schr. Technikgeschichte Universität Karlsruhe (TH) 2008).

13 Vgl. zusammenfassend und kritisch Raymund Werle, Technik als soziale Konstruktion, in: Handbuch Technikethik, hg. v. Armin Grunwald, Stuttgart 2013, S. 128–132.

14 Z. B. Heike Weber, Stecken, Drehen, Drücken: Interfaces von Alltagstechniken und ihre Bediengesten, in: Technikgeschichte 76 (2009), S. 233–254.

15 Ruth Oldenziel, Mikael Hård, Consumers, tinkerers, rebels: The people who shaped Europe, Basingstoke 2013.

16 Handbuch materielle Kultur: Bedeutungen, Konzepte, Disziplinen, hg. v Stefanie Samida, Stuttgart 2014.

17 Ernst Forsthoff, Der Staat der Industriegesellschaft. Dargestellt am Beispiel der Bundesrepublik Deutschland, München 1971. Forsthoffs Darstellung ist wegen der Betonung der für die Gestaltung einer industriellen Gesellschaft notwendigen Kompetenzen interessant.

18 K. Möser, Fahren und Fliegen in Frieden und Krieg, S. 151–238.

Gesellschaft elektrisch angetriebenen ‚autonomen' (also internetgesteuerten) Post-Individualverkehrs dürfte mit großer Wahrscheinlichkeit das dann extrem teure ‚little red sports car' attraktiver als jemals zuvor sein.

Auf viel Resonanz stieß die ‚unvernünftige', die dunklen Seiten nicht scheuende,[19] radikale Akteurs- und Faszinationszentrierung, die historische Zurückerstattung der Autonomie des Nutzersubjekts auf der Grundlage eines neuen *close reading* von Artefakten und Literatur, in der institutionell verfassten akademischen Technikgeschichte durchaus nicht – im Unterschied zu den öffentlich-rechtlichen Medien[20] und auch zur Museumslandschaft, die ihrerseits schon länger nutzerbezogene und auch subjektive Akzente gesetzt hatte.[21] Das ist verständlich. Denn so wie Technikhistoriker der 1960er Jahre die Ingenieure aus der Technikhistoriographie verdrängten, stellt diese Sicht von unten und innen die Alternativlosigkeit der technikhistorischen Meisterdeutungen der Makro- und Meta-Ebenen von oben und außen in Frage. Von der rationalen Höhe der Propyläen herab wurden die Niederungen der irrationalen Techniknutzung im Alltag in der Geschichte der Konsumgesellschaft[22] und des ‚Konsum[s] als Lebensform der Moderne'[23] jedenfalls auffällig faszinationsarm, dafür um so makrotheorieaffiner abgehandelt. Marketing, Psychologie und Ökonomie stehen hier mehr im Vordergrund als der „unvernünftige" *homo ludens*, der Nutzer. Über zwanzig Jahre nach der Dissimilation der ‚theoriegeleiteten' historischen Sozialwissenschaft Hans-Ulrich Wehlers[24] ist dies kein Plädoyer für einen *irrational turn*, sondern für die Besinnung auf die Faszination historischer Quellenarbeit.

Ansatzpunkte dafür gibt es schon lange. Der Begriff des Technotops ließe sich zumindest auch so verstehen, dass subjektiv anverwandelte Technik mehr ist als ein allseitiges, rationales, bedürfnisbefriedigendes Artefaktensemble im sozialen und wirtschaftlichen Wandel.[25]
Die Alltagsgeschichte der 1990er Jahre bot rezeptionsgeschichtliche Hinweise auf die Macht und Mentalitätsschatten kultureller Bilder.[26] Vorherrschend blieb in der allgemeinen und erst recht politischen Kulturgeschichte jedoch ein auffälliges Verharren in der Theorie.[27] Überhaupt wird sich kaum ein Thema benennen lassen, das dort *nicht* schon einmal in Verbindung mit

19 Vgl. Kurt Möser, The dark side of early ‚Automobilism', 1900–1930: Violence, war, and the motor car, in: Journal of Transport History 24/2 (2003), S. 238–258.
20 Beispiel: https://www.swr.de/swr2/kultur-info/auto-deutschland/-/id=9597116/did=20012958/nid=9597116/1m2rse6/index.html [31.10.2017].
21 Z. B. Spurwechsel – Wien lernt Auto fahren, hg. v Christian Rapp, Wien 2006 (Katalog zur Ausstellung des Technischen Museums Wien 2006/07).
22 Wolfgang König, Geschichte der Konsumgesellschaft, Stuttgart 2000.
23 Wolfgang König, Kleine Geschichte der Konsumgesellschaft: Konsum als Lebensform der Moderne, Stuttgart 2013.
24 Vgl. Jürgen Kocka, Historische Sozialwissenschaft heute, in: Perspektiven der Gesellschaftsgeschichte, hg. v Paul Nolte u. a., München 2000, S. 5–24, 12.
25 Der Technotopbegriff bei Günter Ropohl, Eine Systemtheorie der Technik. Zur Grundlegung der Allgemeinen Technologie, München/Wien 1979 u. ö. (zugl. Habil.-Schr. Phil. Universität Karlsruhe (TH) 1978), S. 12; zur Rezeption Ulrich Wengenroth, Technik der Moderne – Ein Vorschlag zu ihrem Verständnis. Version 1.0, München 2015, https://www.fggt.edu.tum.de/fileadmin/tueds01/www/Wengenroth-offen/TdM-gesamt-1.0.pdf [31.11.2017], S. 1.
26 Z. B. Alf Lüdtke, Ikonen des Fortschritts. Eine Skizze zu Bild-Symbolen und politischen Orientierungen in den 1920er und 1930er Jahren in Deutschland, in: ders., Inge Marßolek, Adelheid von Saldern (Hg.), Amerikanisierung: Traum und Alptraum im Deutschland des 20. Jahrhunderts, Stuttgart 1997, S. 199–210.
27 Vgl. Michael Maurer, Kulturgeschichte, in: Aufriß der Historischen Wissenschaften, Bd. 3: Sektoren, hg. v dems., Stuttgart 2004, S. 339–418.

Technik und ihrer Verwendung durch den einzelnen *theoretisch* diskutiert worden ist, weil jedem dieser Themen ein kulturalistischer *Turn* entspricht: u. a. Texte, Bilder, Raum, Narrativität, Emotionen, Performanzen, Sinne, Authentizitäten, *to be continued*.[28] In der Regel blieb es bei methodologischem Feinschliff und der Benennung von Desideraten als Arbeitsaufträgen an Dritte. Dezidierte subjektive Faszinationsgeschichte fand sich sehr selten.[29] Konzeptionelle Fallstudien wie Kurt Mösers ‚Grauzonen der Technikgeschichte' von 2011 mit ihrer exemplarischen Aufmerksamkeit für ‚Gegenstände', ‚Landschaften', ‚Sinnliches', ‚Unangenehmes', ‚Prinzipielles' und ‚Persönliches' blieben zunächst die Ausnahme.[30]

Das Subjekt und das Subjektive waren und sind scheinbar nicht nur in der Technikgeschichte Gegenstand „politische[r] Abneigung",[31] wie Lodovico Settembrini sie im ‚Zauberberg' sehr zum Erstaunen Hans Castorps gegenüber der Musik empfindet. In der uneigentlichen Szene des Jahrhundertromans wie im eigentlichen Bewusstsein des Historikermainstreams obwaltet jedenfalls nicht Hegels Definition der Subjektivität, der in ihr nicht den Gegensatz zu ‚wissenschaftlicher' Objektivität, also Wissenschaft ausschließenden Subjektivismus, sondern Subjektsein als unhinterschreitbare Erkenntnisqualität jeden Subjekts gesehen hat.[32] Tatsächlich spricht einiges dafür, nicht nur den Schritt zurück zu Hegel zu vollziehen, sondern einen über ihn hinaus: Subjektivität ist nicht Irrationalismus oder Anti-Rationalismus, sondern im Gegenteil eine performative Ressource historischer als geisteswissenschaftlicher Erkenntnis, ihre üblichste Form ist Faszination: ob für Texte, Artefakte oder „human arrangements".[33]

28 Ein Überblick zu den Forschungskontroversen der allgemeinen Kulturgeschichte bei Silvia Serena Tschopp, Wolfgang E. J. Weber, Grundfragen der Kulturgeschichte, Darmstadt 2007, S. 24–122. Gender zähle ich wegen des kategorialen Charakters nicht zu den Turns; vgl. Anne Conrad, Frauen- und Geschlechtergeschichte, in: Aufriß der Historischen Wissenschaften, Bd. 7: Neue Themen und Methoden der Geschichtswissenschaft, hg. v Michael Maurer, Stuttgart 2003, S. 230–293.

29 Z. B. Faszination des Fahrens. Unterwegs mit Fahrrad, Motorrad und Automobil, hg. v Kurt Bauer, Wien u. a. 2003.

30 Vgl. Kurt Möser, Grauzonen der Technikgeschichte, Karlsruhe 2011.

31 Thomas Mann, Der Zauberberg. Roman, Frankfurt am Main 1960 u. ö. (GW III, zuerst Berlin 1924), S. 160.

32 Georg Wilhelm Friedrich Hegel, Vorlesungen über die Philosophie der Geschichte. Auf der Grundlage der Werke von 1832–1845 neu edierte Ausg, Red. Eva Moldenhauer, Karl Markus Michel, Frankfurt am Main 1970 u. ö. (Georg Wilhelm Friedrich Hegel Werke 12), S. 11; dazu Joachim Ritter, Subjektivität und industrielle Gesellschaft. Zu Hegels Theorie der Subjektivität (1961), in: ders., Subjektivität. Sechs Aufzsätze, Frankfurt am Main 1974 u. ö., S. 11–35.

33 Allan G. Johnson, Human Arrangements. An Introduction to Sociology, San Diego, CA u. a. 1989 (zuerst ebd., 1986).

3 Merkmale der Technik- als subjektive Faszinationsgeschichte

Die 19. Ausgabe des Brockhaus von 1988 versteht unter „Faszination [lat.] ‚Beschreiung', ‚Behexung' (…) *bildungssprachlich* für: fesselnde Wirkung, Bezauberung; Anziehungskraft. (…)"[34] Faszination, insbesondere Mobilitätsfaszination, ist nicht nur eine Redeweise oder temporäre Rationalitätsstörung im Sinne von Helmut Schmidts Diktum über die Behandlungsbedürftigkeit von Leuten mit Visionen.[35] Sie stellt eine ego-artikulative, die Moderne seit den *Vertigo Years*[36] mitdefinierende Eigenschaft und Performanz des Nutzers von Artefakten und Konzepten der Technik seit Eintritt in die atlantisch-hochindustrielle Gesellschaft spätestens um 1880 dar. Sie ist u. a. besonders gut in der Mobilitätsgeschichte seit der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts quellenmäßig von der Heckflossenpflege[37] bis zur vorbildorientierten Modelleisenbahnleidenschaft,[38] von der Autopublizistik[39] bis zum Radfahrerblog[40] greifbar. Ihr personifizierter Ur-Trägertypus ist hier der elitäre Technik-Dandy,[41] ihre kommoditisierte Massenform in der Konsumgesellschaft um die Mitte des 20. Jahrhunderts der Hobby-Ausübende.[42] Dabei dürfen die pejorativen Anklänge dieses Begriffs in der Tradition des bürgerlichen ‚Dilettanten' im 19. Jahrhundert über teilweise enorme Professionalisierungsentwicklungen in den jeweiligen Parallelwelten von Faszinierten nicht hinwegtäuschen.[43]

Faszination ist der Relationsbegriff für eine besondere Dimension der subjektiven, identitätserzeugenden, sinnstiftenden Mensch-Technik-Interaktion: was fesselt wen? Ohne Anspruch auf Vollständigkeit, letzte Festgefügtheit oder Ranking lassen sich die folgenden häufigen Merkmale von Technikfaszination erkennen und beschreiben:

- der (auto-)biographische Bezug;[44]
- der zyklische Verlauf in der Technikbiographie von der Erstberührung zu erinnernden Renaissancen der rekonstruierenden Wie-

34 Brockhaus Enzyklopädie, Bd. 7, Mannheim 1988, S. 137.

35 „Wer Visionen hat, sollte zum Arzt gehen." Beleg: https://de.wikiquote.org/wiki/Helmut_Schmidt [31.10.2017].

36 Philip Blom, The Vertigo Years: Change and Culture in the West, 1900–1914, London 2008 (dt. u. d. T. Der taumelnde Kontinent. Europa 1900–1914, München 2009 u. ö.); zur Global- als Mobilitätsgeschichte R.-U. K., Global History und Weltgeschichte. Quellen, Zusammenhänge, Perspektiven, Stuttgart 2017, S. 40–43.

37 Gert Schmidt, Exzesskonsum: Die Ekstase der Heckflosse, in: Lust, Rausch und Ekstase: Grenzgänge der Ästhetischen Bildung, hg. v Eckart Liebau, Jörg Zirfus, Bielefeld 2013, S. 177–196.

38 Vgl. R.-U. K., Kleine Welten oder wie deutsch kann man in H0 sein? Modellbahnnostalgie zwischen Markt und Identität an deutsch-deutschen Beispielen, in: Andreas Böhn, Kurt Möser (Hg.), Techniknostalgie und Retrotechnologie, Karlsruhe 2010, S. 49–72; ders., Spurweiten. Technik, Geschichte, Identität u. a. in H0, Normalspur und 1000 mm, Karlsruhe 2011; als einflussreiches Vorbild zu nennen ist hier auch der österreichische Modellbahnpublizist Herbert Eisenreich, Große Welt auf kleinen Schienen. Das Entstehen einer Modelleisenbahnanlage, Salzburg 1968.

39 Z. B. https://www.classic-trader.com/de/octane [31.10.2017].

40 Z. B. http://bike-blog.info/124/12-grosartige-fahrrad-blogs-auf-deutsch [31.10.2017].

41 Kurt Möser, Technikdandies, in: ders., Grauzonen der Technik, S. 135–139.

42 Den technikinteressierten Hobbyisten stand von 1952 bis 1991 Hobby. Das Magazin der Technik zur Verfügung, eine ausgezeichnete Quelle der Technikmentalitätsgeschichte sowie der Technikzukunftsgeschichte; https://de.wikipedia.org/wiki/Hobby_(Zeitschrift) [31.10.2017].

43 Vgl. Andreas Schulz, Der Künstler im Bürger. Dilettanten im 19. Jahrhundert, in: Bürgerkultur im 19. Jahrhundert. Bildung, Kunst und Lebenswelt, hg. v. Dieter Hein, Andreas Schulz, München 1996 (FS Lothar Gall zum 65. Geburtstag), S. 34–52.

44 Z. B. Klaus-Joachim Schrader, Probefahrt auf der 03 158. Ein Erlebnisbericht von Klaus-Joachim Schrader mit Fotos von Dieter Höltge, in: Eisenbahn-Illustrierte 1 (1977), S. 4–10.

derentdeckung; das starke Motiv der individuellen aneignenden Abbildung in Bild und Modell als symbolisch-repräsentative Technikbeherrschung;[45]

- die Argumentation der jedenfalls bis Ende des 20. Jahrhunderts häufig innerfamiliären intergenerationellen Weitergabe sowohl einer persönlichen Erinnerung wie eines kollektiven technikkulturellen Erbes als Teil des innovativen Gedächtnisses;[46]
- der didaktische Charakter einer Ansozialisation der Anfänger in einem Feld, die durch den Erwerb auch von kognitiven und handwerklichen Kompetenzen an die Zugehörigkeit zum Kreis der Kenner und Könner herangeführt werden und so Gruppenidentität ausbilden;[47]
- eigene Formen der Sozialität und der Kommunikation für eine mehr oder weniger, häufig aber von Historikern vollständig unterschätzte Öffentlichkeitssparte.[48] Hier hilft ein Blick auf die Zeitschriftenauslage einer Bahnhofs-, das Angebot von Edelbildbänden und teuren Kalendern in einer Einkaufsstraßenbuchhandlung und das SWR-Fernsehprogramm.[49] Mit Technik-Faszination lässt sich viel Geld verdienen: vom Youngtimer-Hochglanzjournal bis zum Orientexpress-Reenactment à la Agatha Christie.[50]

Faszination ist eine so kreative wie wirkungsmächtige, manchmal aggressive Motivation. Sie befähigt Laien zur selbstprofessionalisierenden Einarbeitung in komplexe technische Systeme. Vor allem führt sie zu einer eigenen Sicht auf Technik, die auf Erfahrung und Austausch mit anderen „Nietenzählern und Pufferküssern"[51] oder „Abgasschnüfflern"[52] gestützt ist und oft eine solidarisierende Frontstellung gegen Ingenieurs-, Produzenten- und Marketing-Kommunikation im Sinn von *us and them* auslebt. Die hier immer wieder sichtbar gemachte Spannung zu Produktions- und erst recht zu Vertriebssichten auf Artefakte führt schnell in scharfe Auseinandersetzungen um vermeintliche Rationalitätskonzepte, bei denen es eigentlich um Diskurs- und Definitionshegemonie in Form des Aufeinanderprallens von verschiedenen Subjektsichten und Rationalitätskonstruktionen geht.[53] Der Aushandlungsausgang ist offen. Nicht selten wissen die Faszinationsgemeinden durch ihre schwarmintelligente Grundverfassung bedeutend mehr über bestimmte Artefaktensembles

45 Z. B. „Epoche, die", in: Günter Albrecht, Gernot Balcke, Hans D. Reichardt, Modellbahnlexikon. 1700 Begriffe kurz erklärt, Düsseldorf 1975, S. 63.

46 Z. B. Oswald S. Nock, Railways in transition from steam 1940–1965, London 1974; O. S. Nock, Dampfeisenbahn an der Wende 1940–1965, Zürich 1965.

47 Z. B. Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahnanlagen. 30 ausgewählte Anlagen, 200 Abbildungen auch in Farbe, Düsseldorf 1976.

48 Z. B. http://eisenbahnmagazin.de/ [31.10.2017]; zu nennen sind hier unbedingt die Jahrbücher/Anthologien wie Das Neue Universum und Urania Universum, Durch die weite Welt; außerdem die Galaxien von Bilddokumentationen und Bildbänden, nur als Beispiel für Spezielles: August Dierks, Männer Trawler Meere, hg. v Verband der deutschen Hochseefischereien e. V., Bremerhaven 1961; Midwest. Images of America … by the world's greates photographers, New York 1986 (The Image Bank).

49 https://www.swr.de/eisenbahn-romantik/-/id=13831034/8w3np1/index.html [31.10.2017].

50 Im November 2017 kam die vierte Verfilmung von Agatha Christies Murder on the Orient Express (1934) von Kenneth Branagh in die Kinos: http://www.filmstarts.de/kritiken/225870/trailer/19563005.html [31.10.2017].

51 Z. B. https://www.drehscheibe-online.de/foren/ [31.10.2017].

52 Z. B. https://citroensmclub.de/club/index.php/de/forum/hauptsektion [31.10.2017].

53 Ein eisenbahngeschichtliches Beispiel ist die scharfe Kritik in der Eisenbahn-Illustrierten der Ausgaben von 1977, dem Jahr der Einstellung des Dampflokbetriebs bei der Bundesbahn, an der im Vergleich zur DDR fehlenden Traditionspflege des technisch-kulturellen Erbes.

als die erfindenden und herstellenden Ingenieure, und sie stellen ein bedeutendes kollektives Gedächtnis dar: Das ist auf beiden Seiten kein Konsens-, sondern ein Konfliktmodell.

Faszination ist u. a. aus diesen Gründen für den auf intersubjektive, transparente Kommunikation festgelegten Kulturhistoriker ein Problem – allerdings weniger eines der Quellen als der Hemmungen.[54] Er bzw. sie muss sich daran gewöhnen, ergebnisoffen anthropologisch zu arbeiten und provozierend reizstarke Quellenformen in die Hand zu nehmen, die bislang lediglich als Technikpornographie oder Konsumprovokation verbucht waren und vielleicht hier und da mit *guilty pleasure* zur Kenntnis genommen wurden, u. a. Hochglanz- und Vierfarbkataloge, Farb- und s/w-Prospekte, Internetseiten von Clubs, Fetischisten-Blogs, Modelleisenbahnen aller Spurweiten, Auto- und Flugzeugmodelle aller Maßstäbe und Materialien von Papier über Blech bis Plaste bzw. Plastik, Betriebsanleitungen, Postkarten, Techniknippes, Auto-, Bahn-, Schiff- und Flugzeugquartettkarten, Familienfotoalben, erzählende Weltliteratur des 20. Jahrhunderts technikaffiner Autoren wie John Steinbeck, James Bond- wie andere Filme, z. B. Jean Renoirs Verfilmung von Zolas Roman ‚La bête humaine' von 1938 mit Jean Gabin als SNCF-Nordbahn-(PO 3700)-Lokführer Jacques Lantier und einer der längsten Dampflokführerstandfilmsequenzen der Filmgeschichte,[55] Jimmy Forrests Jazz-Standard ‚Night Train' von 1952 mit seiner akustisch aufgehobenen Memorialisierung der in den USA schon verschwundenen Dampflok, mobilitätsutopische Grafiken von Klaus Bürgle aus dem Neuen und die Pendants aus dem Urania Universum, Netflix-Serien und die von den National Archives Washington, D.C. online gestellten gewaltigen alltagsgeschichtlichen Bestände der Farm Security Administration der New Deal-Zeit unter Präsident Franklin D. Roosevelt.[56] Und das ist noch lange nicht genug der Zumutung: auch die Oral history-Kompetenz und eine Beschäftigung mit Nutzer- und auch Opferbiographien, z. B. von Verkehrsunfällen,[57] ist hier unumgänglich, methodisch gesagt: alles, was die bequeme und reizarme mittelhohe Betrachtungsdistanz ebenso überwindet wie die klinische Sauberkeit der Theoriediskussion über den Technikbegriff. Faszinationsgeschichte ist *hands-on*.

Faszination an bestimmten Seiten der Mobilitätstechnik ist – im Unterschied zur Kommunikationstechnik – so eindeutig gegendert wie wenige andere Themen der Kulturgeschichte: Sie ist eine der letzten *mens' worlds*. Das sollte eigentlich um so mehr Aufforderung sein, die latenten und scheinbar offensichtlichen Konstruktionsmuster dieser Welten zu verstehen und auf den sozialen und soziotechnischen Wandel zu beziehen. Die Sexualisierung, Stereotypisierung und Rollenzuschreibungsroutine ist bei weitem nicht auf den Pirelli-Kalender beschränkt.[58]

54 Vgl. Kurt Möser, Faszination durch historische Automobile, in: Wachgeküsst. Aus der Sammlung der Südwestdeutschen Kunststiftung und der Collection Schlumpf. Ausstellungskatalog Singen/Hohentwiel 2013, S. 130–135, ders., Grenzerfahrungen. Mobilitätsbegeisterung für Auto, Flugzeug und Boot im frühen 20. Jahrhundert, in: ders., Marcus Popplow, Elke Uhl (Hg.), Auto. Kultur. Geschichte, Stuttgart 2013, S. 19–32.

55 Vgl. https://www.youtube.com/watch?v=PzsST8MuvSo [31.10.2017].

56 Eine Auswahl bietet: Farm Security Administration, Peter Walther, New Deal Photography. USA 1935–1943, Köln 2016

57 Vgl. Clemens Niedenthal, Unfall: Porträt eines automobilen Moments, Marburg 2007.

58 Vgl. Marie-Hélène Adam, Katrin Schneider-Özbek (Hg.), Technik und Gender: Technikzukünfte als geschlechtlich codierte Ordnungen in Literatur und Film, Karlsruhe 2016.

4 Technik, die uns nahekommt und nahegeht

Wie nah uns Technik kommt und wie stark sie uns emotional berührt, zeigt sich am eindrucksvollsten daran, wie wir sie an unseren Körper heranlassen und körperlich mit ihr interagieren:[59] *Why we are what we wear.*[60] Bei dem zum tragbaren Körperteil gewordenen Smartphone,[61] das viel Zuwendung und Pflege erfordert, ist das nur besonders deutlich und in Suchtkategorien beschreibbar. Burnoutkliniken nehmen Patienten als erstes ihre Smartphones ab, was zu realen Entzugserscheinungen und heimlichem Konsum führt, weil es einer Identitätsamputation gleichkommt. Der Sitz dieser Sucht ist das Über-Ich des vollkommoditisierten, selbstcyborgisierten Arbeitnehmers in der totalen virtuellen Arbeits-, Erreichbarkeits- und Erlebnisgesellschaft.[62]

Die Selbst-Cyborgisierung begann in der Frühphase der hochindustriellen Massenmobilitätsgesellschaft mit dem Fahrradfahren und dürfte in der Symbiose von Fahrer und Automobil einen vorläufigen kultur- und interaktionsgeschichtlichen Höhepunkt gefunden haben.[63] Die Probe aufs Exempel aus dem Bereich experimenteller Techniksubjekt- und Faszinationsselbsterfahrung ist denkbar einfach und setzt nur einen Führerschein voraus. Jeder Autofahrer, jede Autofahrerin kann eine Körpererinnerung an diejenigen Fahrzeuge aufbewahren, die er/sie selbst gefahren hat. Sie stellt sich als Körpergefühl sofort wieder ein, wenn wir Gelegenheit bekommen, noch einmal auf dem Fahrersitz eines schon selbst gefahrenen Wagens platzzunehmen. Der körperliche Aufbewahrungsort dieser Erinnerung ist wahrscheinlich die Sitzextremität, und das körperliche Gedächtnis kann eine ganze Reihe solcher Fahrer/in-Auto-Symbiosen nebeneinander aufbewahren. Der mit allem möglichen außer ‚vernünftigen' Sichtweisen auf das Auto als angeblichem Transportmittel beschäftigte Kopf ergänzt, ganz unabhängig von den sonstigen Orientierungs-, Fahrzeugbeherrschungs- und – vor GPS – Navigationskompetenzen, die dazugehörenden Stimmungen, denn 2 CV-Fahren ist sinnlich anders als Golffahren, französische Automobile sind keine deutschen Kraftwagen. Offensichtlich funktioniert es bei Fahrradfaszination auch – mit dem Unterschied, dass es nur echten Enthusiasten gegeben sein dürfte, ihre Velos am Geruch zu erkennen. Ganz sicher aber am Ton und Satteldruck.

Diese Sicht auf Technik, die uns körperlich nahekommt und emotional nahegeht, ist alles andere als neu. Sie ist ein Basisgenre der Technikpublizistik im 20. Jahrhundert. Nur hat sie erst spät Berücksichtigung am Rand der Kulturgeschichte der Technik gefunden. Faszination kann selbst dort in der Regel nur ironisch thematisiert werden, wo es um Faszinierte als Nutzer geht und führt sofort zu Säuberungsritualen des Fremdschämens.[64] Fasziniert zu sein heißt, sich

59 Vgl. R.-U. K., Mit der Technik auf du. Technik als soziale Konstruktion und kulturelle Repräsentation, 1930–1970, Karlsruhe 2012, S. 1–16.

60 Paul Fussell, Uniforms. Why we are what we wear, New York 2002.

61 Vgl. Heike Weber, Das Versprechen mobiler Freiheit. Zur Kultur- und Technikgeschichte von Kofferradio, Walkman und Handy, Bielefeld 2008 (zugl. Diss. phil. TU München 2006).

62 Vgl. zu letzterem Ulrich Gehmann (Hg.), Virtuelle und ideale Welten, Karlsruhe 2012.

63 Vgl. Ulrich Wengenroth, Wir Cyborgs. Die Technisierung des Alltags, in: Kultur & Technik 24 (2000), H. 10-12, S. 38–43; Kurt Möser, Automobil und Körper, in: Gert Schmidt, Holger Bungsche, u. a. (Hg.), Und es fährt und fährt … Automobilindustrie und Automobilkultur am Beginn des 21. Jahrhunderts, Berlin 2005, S. 285–296.

64 Kritisch dazu Rolf Spilker: Rezension zu: Geliebt. Gebraucht. Gehasst. Die Deutschen und ihre Autos, 10.03.2017–21.01.2018 Bonn, in: H-Soz-Kult, 16.09.2017, www.hsozkult.de/exhibitionreview/id/rezaus-

zu populären und emotionalen Sichtweisen auf Technik zu bekennen, nicht zu wissenschaftlichen und sachlichen. Diese Unterscheidung funktioniert aber nur, solange praktisch die gesamte Technikpublizistik als ‚unwissenschaftliche' Quelle ebenso ausgeblendet wird wie der faszinierte Techniknutzer. Das ist ungefähr so, als wollte die Zeitgeschichte immer noch ernsthaft auf Oral history und die Auswertung der Boulevardpresse und ‚grauen' Pamphlet-Literatur verzichten.

„Mit dem Auto auf du"[65] war der Titel eines außerordentlich erfolgreichen Ratgebers des Schriftstellers und populären Technikpublizisten Alexander Spoerl (1917–1978) aus dem Jahr 1953. Der auch durch seine ähnlich angelegten Bücher über die Kamera bzw. das Fotografieren bis in die 1970er Jahre bekannte, heute weitgehend vergessene Spoerl darf als einer der Erfinder einer körperinteraktionistischen Sicht auf Technik gelten, lange bevor die Technikgeschichte den Nutzer und die Kulturgeschichte die Performanz entdeckt hatte. Noch deutlicher wird das in seinem Ratgeber „Gentlemen in Unterhosen. Lehrbuch für den Herrn im Haus"[66] von 1955. Schon die Gliederung enthält Überschriften, die nicht zufälligerweise Verben mit Objekt sind: „Nägel einklopfen", „Schießen", „Pfropfen ziehen", „Elektrisches Rasieren", „Die Uhr kaputtmachen".[67] Spoerl ist keineswegs ein Advokat der *Do-it-yourself*-Weltanschauung. Vielmehr unterscheidet er zwischen einem Kanon von überlebenswichtigem Praxis- und zu respektierendem speziellem Professionenwissen,

Abb[68].: Eine H0-Zweileitergleichstrommodellbahnanlage, Motive der Modellbahnepoche IV.

und das nicht nur beim Schießen. Sein Ratgeber erlaubt uns einen anderen Blick auf die soziale und kulturelle Konstruktion technischer Kompetenzen im Kontext einer Zeit. Er ist ein Handbuch der Selbstbilder, Valorisierungen und Vorzeigereichweiten von hohem mentalitätsgeschichtlichem Quellenwert und einem in Auflagenzahlen messbaren Unterhaltungswert im Sinn von *prodesse et delectare* für das lesende Publikum einer bestimmten Zeit.

stellungen-263 [31.10.2017].

65 Alexander Spoerl, Mit dem Auto auf du, München/Zürich 1953 u. ö.

66 Alexander Spoerl, Gentlemen in Unterhosen. Lehrbuch für den Herrn im Haus, Düsseldorf 1955.

67 Ebd., S. 7.

68 Quelle: Privat, R.-U. Kunze

Welten von Spoerls Faszinationen und Interaktionen entfernt ist die heute konsensfähige mittlere ‚kritische' Interpretation z. B. der Automobilgeschichte, für die Johann-Günther Königs bei Reclam und damit für ein wissenschaftsnahes Massenpublikum herausgebrachte ‚Geschichte des Automobils' von 2010 repräsentativ steht. Der Klappentext: „Ohne Automobil, so scheint es, ‚läuft' in den entwickelten Ländern der Erde gar nichts. Das Auto ist kein beliebiger Konsum- und Gebrauchsgegenstand, es prägt unseren ganzen Lebensstil und einen globalen Wirtschaftsraum durch und durch. Aber: Das Ende des Automobils, wie wir es kennen, des Autos mit Verbrennungsmotor, ist absehbar. Es ist also höchste Zeit, zu rekapitulieren und die Geschichte des Autos zu schreiben."[69]

Königs Buch ist erstaunlich emotional: ein schreiendes Sündenregister der automobilen und sich darin verdichtenden kapitalistischen Unvernunft: „Das Automobil stellt nach wie vor eine sehr begehrte Ware des kapitalistischen Industriesystems dar, das uns seit seiner Durchsetzung nahelegt, Befriedigung eher von Dingen als von Mitmenschen zu erwarten."[70] Faszination, insbesondere die für das Auto, ist für König eine von Werbemachinationen geförderte Regression und Verbraucherverdummung. In dieser techniksozialpädagogischen Sicht kommt der Nutzer vor allem in einer sozialen Rolle vor: als willenloser, leicht beeinflussbarer Trottel.[71]

69 Johann-Günther König, Die Geschichte des Automobils, Stuttgart 2010, Klappentext, Rückseite.

70 Ebd., S. 177.

71 Mit dem Ansatz einer literarischen und artefaktzentrierten Rekonstruktion R.-U. K., Zur Faszination automobiler Modernisierung in der Bundesrepublik der 1950er und 1960er Jahre, in: Innovationskulturen um das Automobil. Von gestern bis morgen. Stuttgarter Tage zur Automobil- und Unternehmensgeschichte 2011, hg. v Rolf-Jürgen Gleitsmann, Jürgen E. Wittmann, Stuttgart 2012, S. 101–130.

5 Subjektlose, faszinationsfreie Theorie

Die Frage lohnt, wie es zu dem ausgeprägten Unverhältnis zur subjektiven Faszination nicht nur in der an sich faszinationsnahen Technikgeschichte, sondern im überwiegenden Teil der westlichen Historiographie spätestens seit den 1970er Jahren kommen konnte. Dichte *longue-durée*-Erklärungen der vernunftorientierten Faszinationsfreiheit würden mit der „Anpassung an das naturwissenschaftliche Vorbild, die Hineinnahme der geschichtlichen Wissenschaften in die kritische Begründungstat der Kantischen Philosophie“[72] (Hans-Georg Gadamer) und dem Gegensatz zwischen naturalistischem und idealistischem Technikbegriff einsetzen.[73] Wissenschafts- und mentalitätsgeschichtlich muss hier jedenfalls der mehrstufige Prozess der historischen Ausrichtung zunächst am Wissenschaftsstil der positivistischen Sozialwissenschaften in den 1970er und dann der theoretischen Kulturwissenschaften seit den 1980er Jahren, die „Faszination durch Theorie“, von der Kurt Sontheimer 1976 gesprochen hat,[74] schließlich die Foucaultsche dekonstruktivistische Wende mit allen ihren Wirkungen[75] genauer betrachtet werden, um einem kritischen Verstehen näherzukommen. Das ist hier gar nicht möglich. Einige Stichworte sollen das Problem der theoretischen Subjektvergessenheit und Faszinationsfeindlichkeit der Geschichtswissenschaft charakterisieren. Die Beschäftigung mit Faszination und Subjekt geht von der in diesem Zusammenhang naheliegenden anti-dekonstruktivistischen erkenntnisleitenden Grundannahme der erwiesenen historiographischen Unbrauchbarkeit der These vom ‚Verschwinden des Subjekts‘ in der (Post-) Moderne aus.

Die (de-)konstruktivistisch-kulturwissenschaftliche *Turn*-Kunde, die Allgemeine Technologie und die Allgemeine Geschichte haben eine Gemeinsamkeit: alle führen geradezu zwangsläufig von den Quellen weg und hin zu einer theoretisch begründeten Sinnstiftungs- und Begriffs(hegemonie)prosa, die letztlich völlig ohne Quellen und ohne Subjekte auskommt, selbst wenn vom Nutzer oder Wähler gehandelt wird. Wo es *vor der Klammer* um allgemeine, rationale Bewegungsprinzipien und Makrofaktoren des *big picture* oder objektive Epochenmerkmale geht, stören Quellen und ihre subjektiven Deutungsträger a priori, weil sie im Unterschied zur rationalen Theorie Ambivalentes, Graustufenhaftes, ja Irrationales freilegen. Die diffusen Quellen und ihre Erzeuger gehören *in die Klammer*. Die Vorzeigereichweite der Beschäftigung mit Technik in historischer Perspektive wird durch die scharfe Kontrastierung objektiv-wissenschaftlicher von subjektiv-laienhafter Betrachtung markiert und zugleich erhöht, was Faszination als ein Thema, das außerhalb der Wissenschaft steht, stigmatisiert. In der Selbstfindungsphase der Technikgeschichte als historischer Disziplin in Abgrenzung von historiographisch dilettierenden Ingenieuren mag die Erhöhung der Theorieschwelle eine effektive Strategie zur Betonung des Bezugsworts ‚Geschichte‘ in ‚Technikgeschichte‘ gewesen sein. Der Preis dieses Pfads der Ver-

72 Hans-Georg Gadamer, Das Faktum der Wissenschaft (1967), in: ders., Das Erbe Europas. Beiträge, Frankfurt am Main 1989, S. 87–105, 95.

73 Vgl. Brigitte Falkenburg, Technikdeterminismus, in: Handbuch Technikethik, S. 123–128.

74 Kurt Sontheimer, Das Elend unserer Intellektuellen. Linke Theorie in der Bundesrepublik Deutschland, Hamburg 1976, S. 67–108.

75 Vgl. dazu Christoph Conrad, Martina Kessel, Einleitung. Geschichte ohne Zentrum, in: Geschichte schreiben in der Postmoderne. Beiträge zur aktuellen Diskussion, hg. v dens., Stuttgart 1994, S. 9–36 Simone Winko, Diskursanalyse, Diskursgeschichte, in: Grundzüge der Literaturwissenschaft, hg. v Heinz Ludwig Arnold, Heinrich Detering, München 2002 (zuerst ebd. 1996), S. 463–478.

wissenschaftlichung lag in der Isolierung der Technikgeschichte gegenüber ihrer mächtigsten Motivationsquelle überhaupt: der subjektiven Technikfaszination. Diese durfte in Museen stattfinden,[76] sollte ansonsten aber vor den Toren der wissenschaftlichen Technikgeschichtshistoriographie bleiben.

Ein Kontext für dieses objektive Wegdefinieren von Subjektperspektiven ist Günter Ropohls bekanntes Konzept der drei Dimensionen der Technik in seiner Systemtheorie von 1979.[77] Die *humane* Technikdimension sieht Ropohl anthropologisch, physiologisch, psychologisch und ästhetisch definiert durch „Artefakte als Mittel und Ergebnisse der Arbeit bzw. des Handelns, Zusammenwirken mit dem körperlichen Geschehen des menschlichen Organismus, Zusammenwirken mit dem psychischen Geschehen des Individuums, ‚Schönheit' der Artefakte".[78] Einmal abgesehen von den Anführungszeichen bei Schönheit, hätte dies eine tragfähige Grundlage für eine subjektbezogene Sicht auf Technik sein können. Allerdings kommt das Subjekt bei Ropohl nur in der systemförmig verobjektivierenden Interaktion mit Technik vor. Die *Anthropologie*, gemessen am Standard von Marx und Gehlen, führt zu der Dichotomie vom objektiv vernünftigen Experten und objektiv unvernünftigen Fußvolk der Techniknutzung: „Der Mensch des modernen Industriezeitalters ist nicht mehr nur ein werkzeugmachendes und Arbeitsmaschinen bedienendes Lebewesen; er ist zugleich das motorisiert vagabundierende, das photographierende, das fernsehende Lebewesen, kurz, er hat sich auch in solchen Handlungen mit der Technik eingelassen, in denen es nicht um das Notwendige, sondern um das objektiv Überflüssige geht."[79]

Die *physiologische* Dimension ist für Rohpohl eine Frage von „arbeitsphysiologischen Auswirkungen des Werkzeugeinsatzes, der Arbeitsplatzgestaltung, der Maschinenbedienung und der Arbeitsumgebung (…)".[80] Die *psychische* Dimension sieht Ropohl idealtypisch verwirklicht im „konstrukive[n] Problemlösen des Ingenieurs (…)."[81] Dieses stelle „typische Anforderungen an die sogenannte Kreativität (…)."[82] Die Anführungszeichen der *Technikästhetik* und die ‚sogenannte Kreativität' verbalisiert Ropohl dahingehend, dass „(…) nach wie vor (…) die ‚Schönheit' der Technik, bei aller Relativität der ästhetischen Maßstäbe, unter deren wünschenswerten Eigenschaften nicht die unwichtigste [ist]."[83] Das Subjekt geht im Understatement der erkannten, objektiven Rationalität auf. Die Geschichte der Technik ist in ihren interdependenten Dimensionen sinnvoll und lesbar als eine Geschichte des Fortschritts bis hin zur Feststellung des ‚objektiv Überflüssigen'. Sie wird gemacht durch die objektiven Gestalter des technischen Weltgeists, die Ingenieure, und erkannt durch die Virtuosen der sozialwissenschaftlichen Systemtheorie. Ropohl erweist sich darin, aber auch nur darin, als technokratisch verkürzter Hegelianer: Hegels Subjektbegriff des Subjekt-Seins ist ihm fremd. Und deshalb auch jede Form der Technikfaszination, sowohl die von Ingenieuren wie die von Nutzern.

76 Vgl. R.-U. K., Het Spoorwegmuseum Utrecht, the Netherlands, in: Transfers 1 (2011), S. 119–121.
77 G. Ropohl, Eine Systemtheorie der Technik, S. 30–46.
78 Ebd., S. 32.
79 Ebd., S. 36.
80 Ebd., S. 37.
81 Ebd., S. 38.
82 Ebd.
83 Ebd. S. 39.

6 Erzählende Literatur und Medien als Quellen der Faszinationsgeschichte

Dass Technik und *material culture* zentrale Themen in Literatur und Medien seit der Industrialisierung darstellen, ist inzwischen kulturgeschichtlicher Common sense.[84] Die unzähligen und immer wieder neuen Anthologien zu diesem Faszinationsverhältnis sprechen für sich.[85] Techniknostalgie und Retrotechnologie erweisen sich als strukturell literarisch und medial präfigurierte Vorstellungsräume.[86] Hier soll es um zwei spezielle, besonders deutliche Beispiele nicht für die triviale Relevanz von Prosa als erstrangige Quelle für die Kulturgeschichte der Technik und der materiellen Kultur gehen, sondern um Texte bzw. Medien, in denen die von *Faszination* getragene, identitätsstiftende Interaktion mit naher Technik Thema ist: im ersten Fall mit dem Leitartefakt des 20. Jahrhunderts, dem verbrennungsmotorgetriebenen Auto, im zweiten Fall mit Kriegsspielzeug.

Der Literaturnobelpreisträger des Jahres 1962 John Steinbeck (1902–68) war und ist bekannt für seine Mikroperspektive auf soziale Interaktionen und Konstellationen, zu denen in allen seinen Romanen auch Technik im amerikanischen Alltag der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts gehört. In seinem Familienepos ‚East of Eden' (1952) beschreibt Steinbeck ausführlich die Szene der Auslieferung eines Ford Model T an einen wohlhabenden Käufer in Mittelkalifornien vor 1914. Schon die Episode an sich, erst recht aber Steinbecks Aufmerksamkeit für die emotionalen Prozesse der Technikerstbegegnung und -aneignung bei unterschiedlichen Generationen, dem wohlhabenden Käufer, seinen Söhnen und dem Ford-Firmenvertreter, ist eine Agenda von Untersuchungsgegenständen der Faszinationsgeschichte. Dazu gehört

- *die soziale Herausgehobenheit des Ford-Vertreters selbst gegenüber dem lokalen Honoratioren:* „After a leisurely meal and a short rest on the porch the mechanic took his satchel into Adam's bedroom. In a few minutes he emerged, dressed in striped overalls and a white cap which had ‚Ford' printed on the front of its crown."[87]
- *Die höhere Vorzeigereichweite von automobilem Praxis- gegenüber akademischem Theoriewissen:* „‚College!' What do them fellas know? Can they set a timer, huh? Can they file a point? College!'"[88]
- *Die Ausstrahlung technischer Definitionsmacht im Alltag und ihre Attraktivität vor allem für die Jungen:* „‚This-here', he said, ‚is an internal combustion engine.' They looked down at the ugly lump of iron with a certain awe."[89]
- *Technikbeherrschung als faszinationsgesteuerter Initiationssakt:* „‚Come around here,' said the boy. ‚Now you see that-there? That's the ignition key. When you turn that-there you're ready to go ahead. Now, you push this do-hickey to the left. That puts her on battery – see, where it says Bat. That means battery.' They craned their necks into

84 Vgl. Peter Burke, Was ist Kulturgeschichte?, Frankfurt am Main 2005 (zuerst u. d. T. What is cultural history?, Cambridge/UK 2004), S. 178–184.
85 Beispiel: Mit des Blitzes Schnelle. Geschichten von der Eisenbahn, hg. v Stefan Geyer, Frankfurt am Main 2012.
86 Vgl. R.-U. K., Zur Faszination automobiler Modernisierung in der Bundesrepublik der 1950er und 1960er Jahre, in: Innovationskulturen um das Automobil. Von gestern bis morgen. Stuttgarter Tage zur Automobil- und Unternehmensgeschichte 2011, hg. v Jürgen E. Wittmann u. a., Stuttgart 2012, S. 101–130; Andreas Böhn, Kurt Möser, Einleitung, in: dies. (Hg.), Techniknostalgie und Retrotechnologie, S. 9–16.
87 John Steinbeck, East of Eden (1952), New York 1992 u. ö., S. 366.
88 Ebd., S. 367.
89 Ebd., S. 368.

Abb[92].: H0-Mobilitätsgeschichte als verschrottete Technikzukunft von gestern im Jahr 1972.

the car. The twins were standing on the runningboard."[90]

- *Identifikation mit Technik als Katechismus:* „‚I want you to say after me now so you learn it. Spark up – gas down.' They repeated in chorus, ‚Spark up – gas down.' ‚Switch to bat.' ‚Switch to bat.' ‚Crank to compression, thumb down.' ‚Crank to compression, thumb down.' ‚Easy over – choke out.' ‚Easy over – choke out.' ‚Spin her.' ‚Spin her.' ‚Spark down – gas up.' ‚Spark down – gas up.' ‚Switch to Mag.' ‚Switch to Mag.' ‚Now, we'll go over her again. Just call me Joe.'"[91]
- *Technikfaszination artikuliert generationelle Stile und Valorisierungen:* „A kind of weariness settled on Adam as they went over the litany for the fourth time. The process seemed silly to him. He was relieved when a short time later Will Hamilton drove up in his low sporty red car. The boy looked at the approaching vehicle. ‚That-there's got six teen valves,' he said in a reverent tone. ‚Special job'."[93]

Der Schriftsteller Walter Kempowski (1929–2007) war ein Gegenwartsautor, dessen mikrogeschichtlich präzise Prosa ohne jeden Zweifel als mentalitätsgeschichtliche Quelle deutscher Zeitgeschichte gelesen und ausgewertet werden kann. Sein Nahblick auf die Lebensumstände einer bürgerlichen Familie im Verlauf des 20. Jahrhunderts ist in ähnlicher Weise auf Artefaktensembles bezogen wie bei John Steinbeck, die Unterschiede liegen in der Art der Konstruktion des Sozio- bzw. Technotops, über das Steinbeck und Kempowski schreiben: Mittelkalifornien und Rostock. Die Autoren verbindet die Faszination zu den nahen Dingen des Alltags, zum *social life of things*,[94] das für sie kein Dekor oder Hinter-

90 Ebd.
91 Ebd., S. 369.
92 Quelle: Privat, R.-U. Kunze
93 Ebd., S. 369 f.
94 Arjun Appadurai (Ed.), The social life of things: commodities in cultural perspective, Cambridge/Mass.

grund für das Eigentliche ist, sondern in einer Interaktionsperspektive rekonstruiert und im Wortsinn so klar vor-gestellt wird, dass bei beiden Autoren die erfolgreiche Verfilmung geradezu zwangsläufig erfolgte.

Kempowski, der notorische Sammler und Erfolgsautor der bürgerlichen Familiengeschichte ‚Tadellöser & Wolff',[95] ging noch weiter, sowohl bei der gelebten Faszination im Umgang mit Dingen, vor allem aber im einmaligen performativen Reenactment. In seinem als museale Superstruktur angelegten Haus in Nartum[96] versammelte Kempowski neben der Literatur so viel von dem Spielzeug seiner Rostocker Kindheit wie nur möglich, darunter vor allem Militaria. Und er ließ sich 1975 von einem SFB-Team bei seiner kommentierenden Interaktion mit allen diesen Dingen filmen, auf die jeder Begriff außer dem des Spielens passt. Der Autor erklärt vor der Kamera, wie er als Zwölfjähriger mitten im Zweiten Weltkrieg u. a. mit Elastolin-Soldaten gespielt hat, nur dass er Jahrzehnte später und um einige Brüche in der eigenen Biographie reicher,[97] all die Figuren, Blechpanzer, Blech-LKW und Blechgeschütze hat, die er als Kind nicht haben durfte. Das ergibt eine einmalige Life-Dokumentation narrativ-konjektural wieder sichtbar gemachter biographischer Relevanz des sozialen Lebens mit Bedeutung aufgeladener Dinge innerhalb ein- und derselben Biographie.[98] Hier zeigt jemand, wie nah ihm Dinge gekommen sind und welche Bedeutung dies nicht nur für ihn haben kann.

1997 u. ö.

95 Walter Kempowski, Tadellöser & Wolff. Ein bürgerlicher Roman (1971), Berlin 1996. Kempowski spielt mit der Fiktionalität des an Detailbeobachtungen gesättigten Romans, indem er als Vorsatz vor dem ersten Kapitel ausdrücklich betont: „Alles frei erfunden!" An jedes Wort lässt sich hier eine methodologische Überlegung anknüpfen: Der mikrogeschichtliche Blick erzeugt konjektural eine idealtypische Authentizität, in der manches erfunden, das meiste aber übergenau beobachtet ist. Insofern ist ‚alles' gerade nicht erfunden. Die Freiheit des konjekturalen Erfindens dürfte psychologisch ebenso bestreitbar sein wie der Begriff der Erfindung selbst, da es um die bisweilen zwanghafte Arbeit der Verdichtung des Charakteristischen geht.

96 Heute Stiftung: http://www.kempowski-stiftung.de/haus-kreienhoop/das-haus/index.html [31.10.2017].

97 Vgl. Dirk Hempel, Walter Kempowski. Eine bürgerliche Biographie, München 2004 u. ö.

98 Walter Kempowski, Wer will unter die Soldaten? SFB 1975 (Der Autor und sein Thema); ders., Wer will unter die Soldaten?, München 1976.

7 Familienfotos. Eine Nicht-Quelle

Zu den großen Eigenarten des *iconic turn* gehört, dass zumindest in der Zeitgeschichte die mit Abstand größte bildgebende Quellengattung des 20. Jahrhunderts nach wie vor methodisch an den Rand wissenschaftlicher Betrachtung geschoben werden kann: *private Fotoüberlieferung.* Es ist insofern gar kein Wunder, dass die Privatleute ihre Bilder lieber u. a. Guido Knopps ZDF History anbieten als der Zeitgeschichtswissenschaft, die dann über den Quellenreichtum ‚in den Medien' staunen kann. Bezeichnenderweise werden die fotografierenden Akteure in einer aktuellen foto- und kulturgeschichtlichen Einleitung schon begrifflich ausgegrenzt.[99] Die semiotiktheorieferne, ohnehin rare Bildinterpretation wird als „‚Wald- und Wiesenweg' der Praktiker" denunziert.[100]

In der Zeitgeschichte sollte ein so exklusives Verständnis der Unterscheidung zwischen geschichtsrelevanter Profi-Fotografie und der banalen Massenware der Alltagsknipserei spätestens seit Gerhard Pauls *Visual History* jedenfalls nicht mehr professionell vertretbar sein.[101] In der Wikipedia ist die grundsätzliche Bedeutung der privaten Fotografie schon angekommen: „Diese Aufnahmen haben einen unschätzbaren soziologischen und historiografischen Wert."[102] Martina Heßler hat in Pauls Studienbuch[103] zur *Visual History* bereits grundsätzlich auf die Relevanz des Visuellen auch für die Technikgeschichte hingewiesen. Idealtypisch steht dafür das Projekt Open Memory Box zur Archivierung von privater Bildüberlieferung aus der Geschichte der DDR.[104] Die Technikgeschichte kann von Familienfotos als Quelle profitieren, und das u. a. in gender-, alltags-, sozial-, konsum-, mobilitätsgeschichtlicher Perspektive: Diese Bilder sind häufig *seriell*, erlauben also die nahe Beobachtung eines überschaubaren Personenkreises bei der Verwendung von Alltagstechnik von der Haushaltsausstattung bis zur Mobilitätstechnik über längere Zeiträume, im besten Fall sogar noch die Korrelation mit Oral history. Personenfotografie mit Auto, zuhause und auf Reisen, ist ein ebenso eigenes, reiches Fotogenre wie das Festhalten von Alltagstätigkeiten im hochtechnisierten Haushalt seit den 1950er Jahren. Schon die bloße Anwendung der elementaren Fragen der Bildinterpretation kann hier Aufschlüsse zu vielen u. a. mentalitätsgeschichtlichen Fragen geben: Wer fotografiert was wann aus welcher Perspektive und gegebenenfalls immer wieder, z. B. im wohlstands- und modernisierungsgesellschaftlichen Jahresgang?[105]

99 Karin Hartewig, Fotografien, in: Aufriß der Historischen Wissenschaften, Bd. 4: Quellen, hg. v Michael Maurer, Stuttgart 2002, S. 427–448, 439.
100 Ebd.
101 Gerhard Paul (Hg.), Visual History. Ein Studienbuch, Göttingen 2006; ders., (Hg.), Das Jahrhundert der Bilder, 2 Bde., Göttingen 2008/2009.
102 https://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_und_Entwicklung_der_Fotografie [31.10.2017].
103 Martina Heßler, Die Konstruktion visueller Selbstverständlichkeiten: Überlegungen zu einer Visual History der Wissenschaft und Technik, in: Visual History. Ein Studienbuch, S. 76–95.
104 http://www.open-memory-box.de/OPEN_MEMORY_BOX/PROJEKT_01.html [18.12.2017]. Für diesen Hinweis danke ich Dr. Alexandra Hausstein, ITZ.
105 Vgl. R.-U. K., Lehrbuch Familiengeschichte. Familie als Ressource der Zeitgeschichte, im Druck Stuttgart 2018. Dort u. a.ein Kapitel über Fotografie und die material culture der Familie im 20. Jahrhundert.

Abb[106].: Mädchen am Trafo – Eine H0-Zweileitergleichstrom-modellbahnanlage mit SBB-Modellen

Technikgeschichte ist weder nur oder auch nur in erster Linie Faszinations- oder nur Makrogeschichte. Arbeiten aus kleiner, mittlerer und großer Betrachtungsdistanz, theorie- und/oder quellenorientiert, werden aufgrund verschiedener subjektiver Motivationen und der Konstruktion objektiver Notwendigkeiten von selbst entstehen: schon wegen der immer drohenden Jubiläen und ihrer Bewirtschaftung durch öffentliche Auftraggeber. Das ist dann wahlweise monumentalische, antiquarische und kritische Geschichtsbetrachtung ganz im Sinne von Nietzsches II. Unzeitgemäßer Betrachtung ‚Vom Nutzen und Nachteil der Historie für das Leben' aus dem Jahr 1876.[107] Glücklicherweise finden meistens alle drei Aneignungsformen gleichzeitig statt.

Zur Relevanz der Faszinationsgeschichte sollten hier drei Punkte gemacht werden: *Erstens*, die Faszinationsgeschichte ist eine *Ressource*, die sich durch die Anwendung historischer Methoden der Quellenkritik erschließen lässt. Darin liegt eine Anregung zu multiperspektivischer historiographischer Praxis, nicht mehr und nicht weniger. So wie es keine Kirchen- ohne individuelle Frömmigkeitsgeschichte geben kann, geht es in diesem Feld auch nicht ohne objektive Theologie-, Institutionen-, Wissenschafts- und Lebensweltgeschichte. Nur könnte die Technikgeschichte damit aufhören, den Nutzer implizit *ex post* zur Vernunft erziehen zu wollen.

Zweitens ist es ein dringendes Desiderat, *alle* Quellenformen subjektiver Technikfaszination von der erzählenden Literatur, der Sparten- und allgemeinen Technikpublizistik über Internetforen bis zu den sozialen Vergemeinschaftungsformen und Zeitzeugen, also Oral history, wesentlich stärker und regelmäßig in der Tech-

106 Quelle: Privat, Nora Steinhäuser

107 Friedrich Nietzsche, Unzeitgemäße Betrachtung II: Vom Nutzen und Nachteil der Historie für das Leben (1876), in: ders., Unzeitgemäße Betrachtungen, München 1999, S. 75–148.

nikgeschichte zu berücksichtigen als das bisher der Fall ist. In der habituellen Fortschreibung der Parallelweltlichkeit von ‚rationalen' Experten- und ‚irrationalen' Laienwelten liegt möglicherweise der derzeit größte blinde Fleck technikgeschichtlicher Historiographie überhaupt. Nach der Hinnahme der ersten großen Kränkung, dass neue im Unterschied zu alter Technik nicht automatisch für ein Mehr an Fortschritt und Rationalität steht, wird die Technikgeschichte wie Teile der organisierten Politik und proaktiven Umweltbewegung nicht nur damit leben lernen müssen, dass der Nutzer alles mögliche ist, aber nicht in erster Linie ein rationales und *rational-choice*-Wesen. Es gibt Autofahrer, die an einem Tesla vor allem sein Beschleunigungsverhalten schätzen, nicht seine Umweltbilanz. Und solche, die einen dreißig Jahre alten Diesel weiterfahren, weil sie seine Umweltbilanz längst für besser halten als die bei jedem Neukauf mögliche. Die Technikgeschichte wird ihr Nutzerbild erweitern müssen. Das ist nicht möglich, ohne sich auf das Subjektive einzulassen. Die dritte Kränkung wartet auch schon, die Zeitgeschichte hat sie mit ZDF History und Netflix schon hinter sich: Der Einfluss der Geschichte als Wissenschaft auf die Gestaltung oder Regulierung des kollektiven Geschichtsbilds ist weitaus geringer, als die Akteure sich das verständlicherweise wünschen.

Drittens kann die Technikgeschichte durch diese Hinwendung zum erlebenden und deutenden Subjekt auf ganz andere Weise zur historisch-politischen Orientierung beitragen, als sie das bislang getan hat. Techniknutzungen in Frieden und Krieg, Demokratie und Diktatur, Wohlstand und sozialer Disparität, Zeiten des Nebeneinanders von Ressourcenverschwendung und des Ressourcenknappheitsbewussteins, der politischen Stabilität oder Prekarisierung der politischen Prozesse sind nicht nur eine Angelegenheit der langwelligen objektiven Prozesse und gesellschaftlichen, längst globalen Deutungsmaschinen, sondern, in der Sprache der *Annales*,[108] immer auch eine der kurzen historischen Dauer. Und in diese ‚kurze Dauer' gehört der Lebens- und Erfahrungsraum des Subjekts und des Zugs der Generationen durch die Zeit, auch wenn dieser durch medizinische und technische Entwicklungen inzwischen deutlich über den biblischen siebzig Jahren liegt.[109]

Wie ließe sich das Nebeneinander von Subjekt- und Objektorientierung, Quellen- und Theoriebezug in der Technikgeschichte für alle Interessenlagen und Blickrichtungen konstruktiv und inklusiv gestalten? Jörn Rüsens *Historik* könnte dafür eine brauchbare Plattform darstellen, weil er die Stärken und Probleme der historischen Kernkompetenzen vor Augen führt.[110] Sein Hauptwerk, die dreibändige, in Titel und dreiteiligem Aufbau an Droysen anknüpfende Historik ist weit davon entfernt, dem Theoriehimmel einen weiteren Fixstern hinzuzufügen. Seine Historik hilft ganz praktisch dabei, Alterität besser auszuhalten, nicht nur Verschiedenheiten als Technikgeschichte im Plural aneinanderzureihen und letztlich mit den eigenen Befunden in ihrer Vorläufigkeit die Foren der Aushandlung nicht nur unter wissenschaftlichen Peers zu suchen.[111] Der erste Band ‚Historische Vernunft'

108 Vgl. Peter Burke, Offene Geschichte. Die Schule der ‚Annales', Berlin 1991 (zuerst u. d. T. The French Historical Revolution. The Annales School, 1929–89, Cambridge/UK 1990), S. 115–117.

109 Psalm 90,10.

110 Vgl. R.-U. K., Global History und Weltgeschichte, S. 75–80.

111 Ein negatives Beispiel dafür ist A concise Companion to History, ed. by Ulinka Rublack, Oxford/UK 2011; Die Neue Geschichte. Eine Einführung in 16 Kapiteln, hg. v Ulinka Rublack, Frankfurt am Main 2013. Die 16 Kapitel sind so exzentrisch ausgewählt, dass u. a. die Kategorie

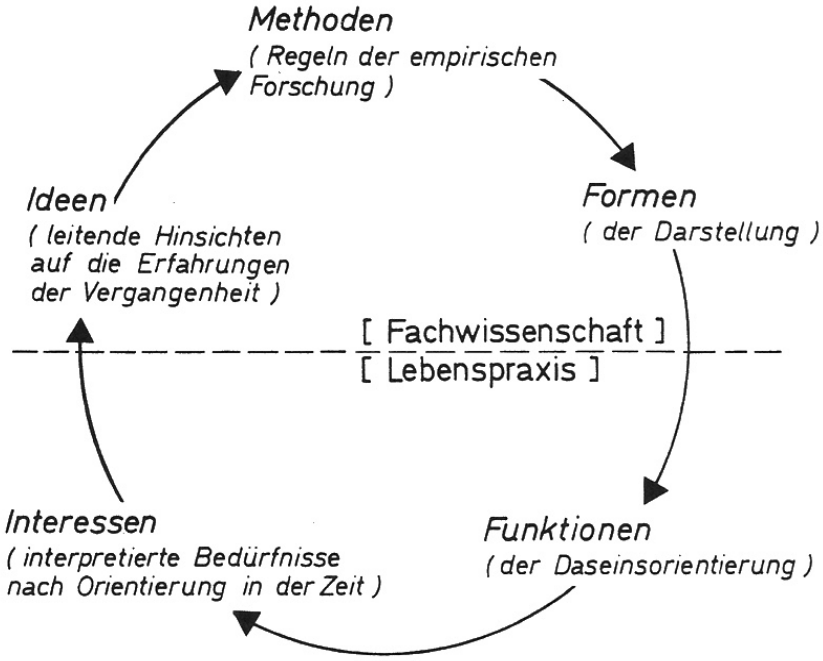

Abb.:[112] Jörn Rüsens dynamisches Modell der fünf Faktoren historischen Denkens: kognitiver Prozess der menschlichen Zeitorientierung durch historische Konstruktion.

führt in die alle Vergangenheitsarbeiter als Leitbild verbindenden Prinzipien der Geschichte als Wissenschaft ein.[113] In der Bedeutung der Historik für Forschung, Geschichtsschreibung und historische Bildung sieht Rüsen die Wirksamkeit der möglichen historischen Vernunft. Sie ist ein Aushandlungsprodukt. Ihr steht die Pragmatik, die lebenpraktische Verfassung des historischen Denkens gegenüber. Die Geschichte als Wissenschaft konstituiert sich durch die Methodisierung des vieldimensionalen, lebensweltlichen Erfahrungsbezugs.

Das historische Denken ist *dynamisch*. Lebenspraxis und Fachwissenschaft stehen in einem zyklischen Wirkungszusammenhang, der niemals endet. Die Grenze ist fließend. Jeder Historiker hat auch Teil an Lebenswelten. Das *doing history* der universitären Historiker ist nur ein Teil der Arbeit an der historischen Sinnkonstruktion. Daher gehören die ‚unvernünftigen', aber deswegen nicht irrationalen *Communities* der von Technik Faszinierten genauso dazu wie der größte Aufbewahrungsort für Erfahrung überhaupt, die Weltliteratur, die Museen und die multimedialen virtuellen Vermittlungsformen mit ihren uns umspülenden Bildwelten. Der zweite Band der Historik, ‚Rekonstruktion der Vergangenheit', beschreibt die Systematik historischer Theorien und die methodischen Regeln historischer Forschung.[114] Die Systematik sieht Rüsen bestimmt durch nomologisches, intentionales *und* – nicht: *oder* – narratives Erklären. Einen eigenen Abschnitt widmet er den historischen Begriffen, worunter er Kategorien wie Kontinuität oder Entwicklung versteht.[115] Der Maßstab bei der begrifflichen Bezeichnung soll für den Historiker dabei, so Rüsen, „(…) die Bezeichnung

‚Krieg' nicht mehr vorkommt.

112 Ebd., S. 29.

113 Jörn Rüsen, Historische Vernunft. Grundzüge einer Historik I: Die Grundlagen der Geschichtswissenschaft, Göttingen 1983.

114 Jörn Rüsen, Rekonstruktion der Vergangenheit. Grundzüge einer Historik II, Göttingen 1986.

115 Ebd., S. 80–86.

dessen [sein], was man das historisch Wesentliche an einem Sachverhalt nennen könnte (und dies wäre der eigentliche Sinn des ‚Idealen' im ‚Ideal'-Typus (…))."[116] Methodik versteht Rüsen unter dem Vorsatz der Einheit der historischen Methode als Heuristik, Kritik, Interpretation unter Anwendung hermeneutischer, analytischer und dialektischer Verfahren.[117] Dies schließt die Behandlung *jedes* Gegenstands und *jeder* durch die Fragestellung entstehenden Quelle ein und keine Methode a priori aus. Die ‚Vollendung der Forschung' liege, so Rüsen, in der Geschichtsschreibung: „Die historische Forschung ist kein Selbstzweck, sondern sie ist bestimmt durch forschungsleitende Kriterien historischer (narrativer) Sinnbildung, die sie über die Quellenarbeit hinaus in die Kommunikationspraxis der Gegenwart führt, wo es um historische Identität als Faktor menschlicher Vergesellschaftung geht."[118] Nicht die konzeptionelle Komfortzone einer If-History von workshopgestützten Theoriesammelbänden, sondern *Epochen- und Problemdarstellungen* sollten das Ziel sein.

Der dritte Band ‚Lebendige Geschichte' gilt ganz dem *How-to*-Wissen über die Strategien historischer Argumentvermittlung in der Geschichtsschreibung und Didaktik,[119] ohne ihre vergangene und gegenwärtige *Offenheit* dadurch in Frage zu stellen.[120] Rüsens erkenntnisleitende Absicht ist klar: „(…) die unproduktive Alternative Wissenschaft oder Literatur [zu] vermeiden und die Rankesche Einsicht in die Einheit von Kunst und Wissenschaft [zu] erneuern."[121] Rüsen traut sich im Kapitel Didaktik auch ausführlich von der Notwendigkeit *historischer Bildung* zu sprechen, und er leitet sie nicht externalistisch, also geschichtspolitisch oder arbeitsmarktutilitaristisch, her. Rüsen sieht drei Formen historischen Lernens: „Zuwachs an Erfahrung im Orientierungsrahmen der Lebenspraxis"[122], „Zuwachs an *Deutungs*kompetenz",[123] „Zuwachs an *Orientierungs*kompetenz".[124] Das schließt die Schule, die öffentliche historisch-politische Erwachsenenbildung und *public history* ein. In „Utopie, Alterität, Kairos" sieht Rüsen „die Zukunft der Vergangenheit": „Historische Bildung erhöht die Vernunftchancen der Geschichtskultur durch Erfahrungsoffenheit,ästhetische Sensibilität, politische Reflexion und diskursive Begründungen."[125]

Es scheint der Betonung zu bedürfen, dass dies nicht nur auch, sondern erst recht für die Technik- als Subjektgeschichte gilt. Gadamer hat das 1967 noch weitläufiger und grundsätzlicher ausgedrückt: „Mitten in dem technologischen Traum, in dem die Menschheit von heute sich vorwärts bewegt (…) bleibt es die Aufgabe der Wissenschaft, diesen Granit unseres Seins, der in unserer Geschichte besteht, in dem, was wir gegenüber den traumhaften Veränderlichkeiten des technischen Fortschritts unwiederholbar und unwiderrufbar geworden sind, im Bewußtsein zu halten und anzuerkennen."[126] Dazu gehört auch viel Unvernünftiges.

116 Ebd., S. 86.
117 Ebd., S. 89 f.
118 Ebd., S. 148.
119 Jörn Rüsen, Lebendige Geschichte, Grundzüge einer Historik III, Göttingen 1989.
120 Vgl. dazu das historiographiegeschichtliche Beispiel: Peter Burke, Offene Geschichte. Die Schule der ‚Annales', Berlin 1991 (zuerst engl. u. d. T. The French Historical Revolution. The Annales School, 1929–89, Cambridge/UK 1990).
121 J. Rüsen, Lebendige Geschichte. Grundzüge einer Historik III, S. 18.
122 Ebd., S. 100.
123 Ebd., S. 102.
124 Ebd., S. 104.
125 J. Rüsen, Lebendige Geschichte. Grundzüge einer Historik III, S. 121.
126 H.-G. Gadamer, Das Faktum der Wissenschaft, S. 105.

Kontakt & Feedback
Prof. Dr. Rolf-Ulrich Kunze
rolf-ulrich.kunze@kit.edu

Impressum
Karlsruher Institut für Technologie (KIT)
Institut für Technikzukünfte (ITZ)
Douglasstraße 24
76133 Karlsruhe
Diskussionspapiere
Institut für Technikzukünfte
Nr.05 | Dezember 2017
www.itz.kit.edu

Diese Veröffentlichung ist im Internet unter folgender Creative Commons-Lizenz publiziert: *http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/de*
2017
ISSN: 2366-553X