

Bernhard Rieger, Peter Baldwin, Christopher Clark. *Technology and the Culture of Modernity in Britain and Germany, 1890-1945: New Studies in European History.* Cambridge: Cambridge University Press, 2005. 319 S. \$90.00 (cloth), ISBN 978-0-521-84528-1.



Reviewed by Friedrich Kießling

Published on H-Soz-u-Kult (August, 2005)

B. Rieger u.a. (Hgg.): Technology and the Culture of Modernity

Warum nicht gleich zu Beginn loben? Bernhard Riegers Arbeit über die Technikvorstellungen in Großbritannien und Deutschland zwischen 1890 und 1945 wendet sich nicht nur einem zentralen Thema der Debatten über Moderne und Modernität im 19. und 20. Jahrhundert zu, sie ist auch kurzweilig geschrieben, bietet sowohl dem kulturhistorisch Interessierten als auch dem, der nach Verbindungen zur politischen Geschichte sucht, viele Anregungen und scheut darüber hinaus auch nicht davor zurück, die großen Fragen nach der Modernität des Nationalsozialismus bzw. nach dem Zusammenhang von nationalsozialistischen Verbrechen und neuzeitlicher technisch-wissenschaftlicher Rationalität zu stellen.

Debatten über Technik und Technologie, ihre Folgen, Chancen und Risiken, sind ein wichtiger Aspekt in der Selbstverständigung moderner Industriegesellschaften. Zu besichtigen ist das etwa in den aktuellen bundesdeutschen Diskussionen um die internationale Wettbewerbsfähigkeit bzw. den relativen Abstieg Deutschlands im weltweiten Vergleich. Technologische Erfindungskraft und Innovationsfreude werden zu Grad-

messer für die nationale Leistungsfähigkeit. Gleichzeitig sind mit der technischen Entwicklung aber auch Befürchtungen über deren zunächst nur schwer abzuschätzenden Konsequenzen verbunden. Technik und Technologie sind somit Schlüsselthemen in den Diskussionen um die Modernität und damit die Zukunftsfähigkeit des eigenen Landes.

Solche Debatten werden nicht erst seit heute geführt. Seit Beginn der Industrialisierung gehören sie zum Kernbestand nationaler wie internationaler Diskussionen. Rieger hat sich für seine Untersuchung der Technikvorstellungen in der Epoche der klassischen Moderne drei Aspekte ausgesucht, deren Auswahl jedem, der jemals Zeitungen jener Jahre in die Hand genommen hat, sofort einleuchten muss: Anhand von drei Themenbereichen, der Luftfahrt, der großen Passagierschiffe sowie des Films, werden die populären Bilder und Vorstellungen technischer Innovationen untersucht. Basis der Studie sind neben zeitgenössischen autobiografischen Schriften, insbesondere die Zeitungs- und Zeitschriftenliteratur, aber auch einschlägige Werbetexte aus Deutschland und Großbritannien.

Grundsätzlich, so Rieger in einem einleitenden Kapitel, war die Wahrnehmung von Technik in Deutschland wie Großbritannien im gesamten von ihm untersuchten Zeitraum ambivalent. Auf der einen Seite wurden technische Neuerungen mit Begeisterung und Enthusiasmus verfolgt und als Beweis für die Exzeptionalität der eigenen Zeit ins vorherrschende optimistische Epochenbewusstsein integriert. Auf der anderen Seite haftete der schnellen technischen Entwicklung für den Laien, der die Funktionsweisen der neuen Geräte selten begriff, auch etwas Unheimliches, Undurchschaubares an. Diese Ambivalenz drückte sich in der Redeweise von den Wundern aus, die die Technik des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts erschuf. Kameramänner wurden zu modernen Magikern, die Pilotenkabinen der Flugzeuge zu esoterischen Heiligtümern, Ozeanriesen zu gigantischen Wesen, die die Betrachter nicht nur beeindruckten, sondern wegen ihrer schieren Größe auch wahlweise erschütterten. Zu einer generellen Ablehnung der modernen Technik führte diese Ambivalenz jedoch weder in Deutschland noch in Großbritannien. Im Gegenteil, kulturkritische Stimmen wie die eines Oswald Spengler blieben auf der Ganze gesehen die Ausnahme: „On the whole, welcoming sentiments outweighed skepticism about technological innovations.“ (S. 49) Deutschland und England waren zwischen 1890 und 1945 ganz überwiegend innovationsfreudige Gesellschaften. Das hieß nicht, dass die tatsächlichen physischen und im Falle des Films von vielen vermuteten psychischen Gefahren der neuen Technologie nicht gesehen oder diskutiert worden wären. Spektakuläre Unfälle wie die Katastrophe der Titanic 1912 oder der Hindenburg 1937 führten aber keineswegs zu veränderten Einstellungen gegenüber technischer Innovation. Viel eher wurde, solange bestimmte Mindestbedingungen gegeben waren, das Risiko als Bestandteil des Fortschritts begriffen. Die Risikotoleranz blieb hoch und war, so Rieger, wohl auch ein wichtiger Faktor für ein kulturelles Klima, das schnelle Veränderungen begünstigte.

In den gesellschaftlichen Vorstellungen über die einzelnen Technikbereiche ergaben sich über die Jahre jedoch bemerkenswerte Veränderungen: In der Luftfahrt fand laut Rieger der entscheidende Wandel Ende der 1930er-Jahre statt, als aus einem Unternehmen für moderne Helden (und gelegentlich auch Heldinnen), die als moderne Elite mit stahlharten Nerven und Abenteuerlust täglichen Gefahren ins Auge blickten und zu den Medienstars der Zeit zählten, nach und nach ein alltägliches Unterfangen wurde, das zuneh-

mend als sicher bzw. ausgereift galt und sich zum kommerziellen Transportmittel mauserte. In der transatlantischen Personenschiffahrt fand der Wandel schon in den 90er-Jahren des 19. Jahrhunderts statt. Nicht nur wurden jetzt Kreuzfahrten populär, unterstützt von gewaltigen Public Relations-Kampagnen wurden aus den unbequemen und gefährvollen Überfahrten nun Reisen in die Moderne – auf schwimmenden Palästen, luxuriös, bequem und mit mancher Sozialutopie garniert. Die Ozeanriesen wurden so nicht zuletzt zum Symbol für die Konsumwelt moderner Gesellschaften. Für den Film bedeutete der aufgrund technischer Neuerungen seit den 1920er-Jahren sich vollziehende Aufstieg der Amateurfilme einen Bedeutungswechsel. In diesem Kontext geriet ein Medium, das bisher vor allem als Motor der Vermassung unter Verdacht stand, unversehens zum Vehikel von Individualität, mit dessen Hilfe der Einzelne Privatheit fixierte und konstituierte. Da das vorherrschende Motiv die eigene Familie war, konnten mit dem Aufstieg des Amateurfilms auch Geschlechterzuschreibungen in Bewegung geraten. Über die Filmkamera nahmen Männer intensiver am Familienleben teil. Umgekehrt griffen Frauen in ihrem traditionellen Kompetenzbereich selbst zur Kamera und drangen so in den ansonsten eher dem Mann zugeordneten Bereich der modernen Technik ein.

In all diesen Bereichen und Bedeutungswechseln erkennt Rieger große Ähnlichkeiten zwischen den Entwicklungen in Deutschland und Großbritannien. Kulturell, so sein Fazit, vollzog sich der Zusammenhang von Technikvorstellungen und Kultur der Moderne in den beiden Ländern weitgehend parallel. Anders bei den politischen Implikationen, denen er sich zum Ende seiner Arbeit zuwendet. Auch hier gibt es zwar Ähnlichkeiten, vor allem in der großen politischen bzw. nationalen Bedeutung, die der technologischen Stellung des eigenen Landes zugeschrieben wurde, grundsätzlich spiegelt sich aber hier die unterschiedliche politische Kultur wider. Während in Großbritannien technische Innovation im Kontext von Empire-Sicherung und nationaler „decline-Debatte“ vor allem zur Erhaltung des Status quo als politisch bedeutsam diskutiert wurde, standen in Deutschland technische Errungenschaften insbesondere für nationalen Aufstieg und die Veränderung der internationalen Ordnung. Diesen Unterschied markiert Rieger vor allem im und nach dem Ersten Weltkrieg. Der Nationalsozialismus verstärkte dann solche Ambitionen, fügte ihnen insbesondere eine Rhetorik des Willens hinzu und gab ihnen endgültig eine aggressive Richtung: „After 1933, the National Socialists took

up the public rhetoric that cast technology as an embodiment of frustrated national ambitions and transformed it into a language of open aggression as their rearmament effort proceeded.â (S. 226)

Insgesamt fÄ½igten sich die Nationalsozialisten mit ihren propagierten Technikbildern aber durchaus in den Modernediskurs seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert ein, und man sollte sie, wie Rieger betont, so auch zu den BefÄ½rwortern von ModernitÄ½t zÄ½hlen: âFervent support for engineering as the expression of a will to fight, the celebration of sacrificial risk-taking for the nation, a productivist economy that also generated new forms of

consumption and entertainment open to wide sections of the *Volkgemeinschaft*, and a militaristic state that pursued aggressive policies, were central elements in the vision of a National Socialist modernity.â (S. 280f.) Damit ist allerdings â und auch das hebt Bernhard Rieger hervor â noch nichts Ä½ber eine mÄ½gliche und immer wieder diskutierte Verbindung von neuzeitlicher, technischer RationalitÄ½t und den Verbrechen des Nationalsozialismus gesagt. Denn auch hier gilt, der nationalsozialistische Weg ist nur einer der vielen verschiedenen Wege in und durch die Moderne. Gerade der englische Fall zeigt, wie es anders gehen konnte.

If there is additional discussion of this review, you may access it through the network, at:

<http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/>

Citation: Friedrich Kießling. Review of Rieger, Bernhard; Baldwin, Peter; Clark, Christopher, *Technology and the Culture of Modernity in Britain and Germany, 1890-1945: New Studies in European History*. H-Soz-u-Kult, H-Net Reviews. August, 2005.

URL: <http://www.h-net.org/reviews/showrev.php?id=20182>

Copyright © 2005 by H-Net, Clio-online, and the author, all rights reserved. This work may be copied and redistributed for non-commercial, educational purposes, if permission is granted by the author and usage right holders. For permission please contact H-SOZ-U-KULT@H-NET.MSU.EDU.