



Eva Maria Gajek

Vom Unfall zur Ordnung

Die Kutsche und die Entwicklung von Verkehrsräumen vom 18. zum 19. Jahrhundert

Heinrich von Kleist veröffentlichte 1810 in den Berliner Abendblättern eine kurze Anekdote mit dem Titel „Charité-Vorfall“. Darin schildert er auf satirische Weise einen medizinischen Zwischenfall, den der Direktor der Berliner Charité, Professor Heinrich Kohlrausch, bei einer Abendgesellschaft im Oktober desselben Jahres erzählt habe. Einige Tage zuvor habe auf dessen Behandlungsliege ein Mann gelegen, dessen Körperteile „in völliger Unordnung“ gewesen seien – eine Unordnung, die sich, wie sich herausstellte, aus mehreren Kutschenunfällen resultierte.¹ Mit einem sich steigernden Frage-und-Antwort-Spiel spitzt Kleist die Anekdote zu.

„Der Geheimerat, der zuvörderst seine beiden Beine, welche krumm und schief und mit Blut bedeckt waren, bemerkte, fragte ihn: ob er an diesen Gliedern verletzt wäre? worauf der Mann jedoch erwiderte: nein! die Beine wären ihm schon vor fünf Jahr, durch einen andern Doktor, abgefahren worden. Hierauf bemerkte ein Arzt, der dem Geheimerat zur Seite stand, daß sein linkes Auge geplatzt war; als man ihn jedoch fragte: ob ihn das Rad hier getroffen hätte? antwortete er: nein! das Auge hätte ihm ein Doktor bereits vor 14 Jahren ausgefahren. Endlich, zum Erstaunen aller Anwesenden, fand sich, daß ihm die linke Rippenhälfte, in jämmerlicher Verstümmelung, ganz auf den Rücken gedreht war; als aber der Geheimerat ihn fragte: ob ihn des Doktors Wagen hier beschädigt hätte? antwortete er: nein! die Rippen wären ihm schon vor 7 Jahren durch einen Doktorwagen zusammengefahren worden. – Bis sich endlich zeigte, daß ihm durch die letztere Überfahrt der linke Ohrknorpel ins Gehörorgan hineingefahren war.“²

Kleists Text wurde von der literaturwissenschaftlichen Forschung als politische Allegorie auf das kriegsversehrte Preußen, als ein weiterer Schlag gegen die Franzosen sowie unter dem Blickwinkel seines speziellen Verhältnisses zu Doktoren gelesen.³ Aus einer alltagsgeschichtlichen Perspektive ließe sich aber ebenfalls recht grundlegend argumentieren, dass Kleist mit der Leidensgeschichte des Mannes, dem in 14 Jahren viermal diverse Körperteile von einer Kutsche ab-, hinein- und zusammengefahren wurden, eine zwar zugespitzte, aber durchaus alltagsnahe Erfahrung um 1800 eingefangen hatte. Der Kutschenunfall war keineswegs ein außergewöhnlicher Vorfall, sondern eine wiederkehrende Erscheinung der städtischen Lebenswelt.

Diese Alltäglichkeit lässt sich auch historisch nachweisen: Der Kutschenunfall war erstens in verschiedenen Medien seit dem 18. Jahrhundert ein beliebter Gegenstand. Er war Thema von Zeichnungen und Skizzen.⁴ Insbesondere hat aber die Oper „Tränen über all die umgestürzten Kutschen und Karossen gelacht“, bei denen Körper durcheinandergewirbelt wurden.⁵ Aus dem Schrecken der Straße, so könnte man es auch anders formulieren, wurde die Lieblingsunordnung von Literatur, Kunst und Bühne. Dabei ging es ähnlich wie bei Kleist nicht nur darum, die Kutsche als Gefahr zu markieren, sondern diese Unfälle gerieten zum humoristischen Symbol einer sozialen Unordnung.

Zweitens deuten Zahlenerhebungen auf die nahezu alltägliche Präsenz von Kutschenunfällen um 1900 hin: Ab Mitte des 19. Jahrhunderts lassen sich Unfallzahlen für verschiedene europäische, aber auch amerikanische Städte finden: In nur einer Novemberwoche 1868 sollen beispielsweise in London sieben Menschen auf der Straße durch Pferdeutschen getötet worden sein.⁶ Im Jahr 1867 habe der Straßenverkehr in New York City im Schnitt wöchentlich 4 Todes-



Thomas Rowlandson: Miseries of London (1807) – Satirische Darstellung des beengten und chaotischen Stadtlebens im frühen 19. Jahrhundert.

opfer und 40 verletzte Fußgänger gefordert.⁷ Im Jahr 1904 sollen Pferdebahnen und Kutschen in Paris hingegen knapp dreitausend Unfälle verursacht haben.⁸ Und damit lag die Kutsche weit vor den Fahrrädern mit rund 850 Unfällen.⁹ Solche genauen Zahlenaufstellungen fehlen für das späte 18. und auch noch für das frühe 19. Jahrhundert. Dass es aber zu Unfällen bereits in dieser Zeit kam, also zu der Zeit, als Kleist seinen satirischen Text verfasste, darauf deuten die Unfallberichte aus zahlreichen Archiven hin. Für das Stadtarchiv Frankfurt am Main liegen im Bestand des Gerichts rund 25 solcher Berichte für den Zeitraum zwischen 1712 und 1805 vor, mit einem deutlichen Höhepunkt um 1793.¹⁰ Trotz seiner Allgegenwärtigkeit ist fast überraschend, dass der Kutschenunfall – anders als mittlerweile der Autounfall im 20. Jahrhundert,¹¹ der Eisenbahnunfall¹² oder der Schiffbruch im 19. Jahrhundert¹³ – kaum ein Forschungsgegenstand der Geschichtswissenschaft ist.¹⁴ Zwar wird auf die Kutschenunfälle an verschiedener

Stelle in der Verkehrsgeschichte, der Infrastrukturgeschichte und sogar der Animal Studies verwiesen, aber es gibt keine systematische Beschäftigung mit den Kutschenunfällen für das lange 19. Jahrhundert. Wie und warum die Kutsche zur Gefahr wurde, wie diese Gefahr beschrieben und markiert und damit als Unsicherheitsfaktor ausgedeutet wurde, sind noch kaum gestellte und beantwortete Fragen.

Dieser blinde Fleck gliedert sich in eine weitere Beobachtung ein: Die Kutsche als Verkehrsmittel spielt in der Verkehrsgeschichte bislang nur eine untergeordnete Rolle. Zwar taucht die Kutsche verstärkt auf, wenn sich beispielsweise die kunstgeschichtliche Forschung mit dem Kutschenbau beschäftigt oder die Transportgeschichte mit der Postkutsche als Reisemittel. Doch ansonsten wird die Kutsche in der Geschichte des städtischen Verkehrs und der Mobilität entweder als Vorläuferin des Autos oder als Zulieferin von Passagieren für die Eisenbahn oder die Dampfschiffahrt behandelt – also für

Transportmittel, die unter anderem Wolfgang Schivelbusch als Verkehrsmittel beschrieben hat, die das 19. Jahrhundert intensiv prägten und das, weil sie vor allem Zeit- und Raumwahrnehmung der Zeitgenossen nachhaltig veränderten.

Wenn wir aber bedenken, dass sich die Eisenbahn erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, das Auto sich sogar erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts durchgesetzt hat, scheint gerade für den Blick auf das lange 19. Jahrhundert die Kutsche ein durchaus vielversprechendes Untersuchungsobjekt: Sie ist das Verkehrsmittel, das das 19. Jahrhundert durchgehend begleitete, sich den neuen Mobilitäten anpasste, sich mit ihnen in Bezug setzen musste. Das gilt nicht nur für die Eisenbahn, sondern auch für das Fahrrad und letztlich auch für das Auto. Schließlich überstieg in Deutschland erst 1926 der Pro-Kopf-Besitz an Autos das Maximum des Pro-Kopf-Besitzes an Kutschen.

Der vorliegende Beitrag fragt, wie und warum die Kutsche zur Gefahr wurde, wie diese Gefahr wahrgenommen, diskutiert und reguliert wurde – und wie daraus konkrete Ordnungsvorstellungen für den urbanen Raum entstanden. Grundlage für die Argumentation sind unter anderem Gerichtsakten des Frankfurter Stadtarchivs zu Kutschenunfällen zwischen 1712 und 1805, gedruckte Quellen von statistischen Ämtern, Adressbücher sowie ausgewählte wissenschaftliche Publikationen aus Deutschland, England und Frankreich, die sich mit der Kutsche als Verkehrsrisiko seit dem späten 18. Jahrhundert auseinandersetzten. Der Text gliedert sich in drei Teile: Zunächst wird die städtische Verkehrssituation um 1900 skizziert. Anschließend werden exemplarische Kutschenunfälle analysiert. Der dritte Teil befasst sich mit Maßnahmen zur Herstellung von Verkehrssicherheit. In einem Ausblick wird gefragt, ob auf den Unfall zwar die Ordnung folgt, aber diese Ordnung wieder zum Unfall führt.

Verkehr(t)e Welt: Verkehrsraum im langen 19. Jahrhundert

Europäische Städte waren bis ins 18. Jahrhundert hinein vor allem Fußgängerstädte. Mobili-

tät erfolgte zu Fuß oder mit einfachen Fuhrwerken; komplexe Verkehrssysteme existierten nicht.¹⁵ Erst mit der infrastrukturellen Verbesserung seit dem späten 17. Jahrhundert und insbesondere im 18. Jahrhundert kam es zu tiefgreifenden Veränderungen im städtischen Verkehrsraum, die die Grundlage für eine zunehmende Verdichtung urbaner Mobilität im 19. Jahrhundert legten.¹⁶ Neben der Ausweitung befestigter Straßen entstanden neue Wagenformen, zugleich wuchs das Verkehrsvolumen.

Die Anzahl der Kutschen stieg in den europäischen Metropolen signifikant an. In Paris beispielsweise wuchs die Zahl der registrierten Fahrzeuge von rund 300 Anfang des 18. Jahrhunderts auf über 20.000 um 1800.¹⁷ London zählte im Jahr 1810 etwa 15.000 Kutschen, 1900 bereits 40.000, darunter etwa 23.000 Privatfahrzeuge.¹⁸ Es handelte sich dabei um eine heterogene Fahrzeuglandschaft: Privatkutschen mit ein, zwei oder vier Pferden, zwei- oder vierrädrige Wagen, Mietdroschken sowie Pferdeomnibusse, die bis zu 24 Personen beförderten und ab den 1820er Jahren verbreitet waren. 1822 wurden sie erstmals in New York City eingesetzt, in Deutschland dann um 1825 und in Paris 1853.¹⁹ Sie waren es, die die Kutsche in ein kollektives beziehungsweise Massentransportmittel verwandelten.

Die Zunahme an Fahrzeugen hatte direkte Auswirkungen auf die Organisation und Wahrnehmung urbaner Räume. Stellflächen, Zufahrten, Wartezonen mussten geschaffen werden. Kutschen bewegten sich durch enge Straßenzüge, parallel zu Fußgängern, Handkarren, Tieren und Lastenträgern. Auf unbefestigten oder überlasteten Wegen führte die Gleichzeitigkeit der Nutzung zur Verlangsamung und zunehmenden Stauphänomenen.²⁰

Illustrationen wie jene von Paul Gustave Doré zeigen eindrucksvoll, wie der städtische Raum von einer Gemengelage aus Fahrzeugen, Menschen, Waren und Tieren geprägt war.²¹

Sie zeigt auch, dass die Auswirkungen auf die städtische Umwelt erheblich waren. Der Stadt- raum war laut: akustischer Lärm der Fuhrwerke, quietschende Räder, Peitschenknallen, Wiehern, Schreie, Hundebellen. Viele Nerven-

krankheiten wurden auch deswegen seit den 1820er Jahren häufig dem Lärm von Pferde- fuhrwerken zugeschrieben. In Boston wurde

sogar 1810 der Kutschenverkehr vor den Ge- richtsgebäuden verboten, damit die Gerichts- verhandlungen überhaupt gehört werden



Paul Gustave Doré: London (1872) – Grafik über den lauten, dreckigen und gefährlichen Verkehrsraum der viktorianischen Metropole.

konnten und die Straßen vor Krankenhäusern wurden bereits zum Ende des 18. Jahrhunderts in Europa mit Stroh bedeckt, damit die Lautstärke nicht die Genesung störte. Hinzukamen massive hygienische Belastungen. Pferdemist, Urin und Kadaver beeinträchtigten die Luft- und Bodenqualität erheblich. In New York City wurden um 1900 täglich 1.100 Tonnen Mist und 27.000 Liter Urin registriert.²² Eine Untersuchung aus London aus dem Jahr 1886 bezifferte den Anteil organischer Stoffe im Straßenbelag auf rund 60 Prozent.²³

Die Verkehrssituation des langen 19. Jahrhunderts war demnach weniger Ausdruck eines geordneten Modernisierungsprozesses, sondern manifestierte sich für Zeitgenossen und Zeitgenossen vielfach als chaotisch, gesundheitsgefährdend und unkontrollierbar. Der Kutschenverkehr stand im Zentrum dieser Konflikte. In ihm verdichteten sich Fragen der Raumordnung, der Mobilitätsverteilung und der sozialen Teilhabe. Gleichzeitig war er Symptom und Katalysator für die Herausbildung moderner Vorstellungen von Verkehrssicherheit.

„Wer über Verkehr redet, spricht über kurz oder lang vom Unfall“

Der Begriff des Unfalls, wie wir ihn heute verwenden, ist das Ergebnis einer historischen Transformation. Während er in der Vormoderne vielfach im Sinne einer göttlichen Fügung verstanden wurde, verlagerte sich seine Bedeutung im ausgehenden 18. Jahrhundert hin zu einem Phänomen, das technisch, rechtlich und zunehmend auch gesellschaftlich erklär- und zurechenbar wurde. Der Unfall wurde damit nicht mehr als Schicksal, sondern als Folge menschlichen oder technischen Fehlverhaltens begriffen.²⁴

Seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert haben sich europäische Rechtsgelehrte mit Fragen nach Schuld bei Unfällen beschäftigt und damit die göttliche Fügung in den Hintergrund treten lassen. Es griff hierbei vielmehr eine Rationalisierung des Unfallgeschehens. Dies fand zunächst in einem größeren Kontext des Arbeitsfeldes, und nicht des Verkehrs, statt.

Der Code civil aus Frankreich aus dem Jahr 1804 beispielsweise sah mit Blick auf das Arbeitsrecht Haftbarkeit vor, wenn Schäden durch schuldhaftes Handeln entstehen. Schwierig wurde diese Bestimmung jedoch, wenn die Schuld nicht beim Menschen, sondern bei Maschinen oder Tieren lag. Hier kam das Recht des frühen 19. Jahrhunderts in verschiedenen Ländern Europas zunächst an seine Grenzen. Es war nötig, den Unfall als Zufall und damit als bislang rechtsfremde Figur aufzulösen und seine Bestandteile in verschiedene Kategorien des Rechts (wie Strafrecht, Haftungsrecht etc.) einzuordnen.²⁵

In seiner Studie „L'État Providence“ leitet der Philosoph François Ewald aus der Rechtsprechung zu Arbeitsunfällen ab:

„Damit ein Unfall Anlaß zu einem juristischen Entschädigungsanspruch werden kann, muß er als solcher verschwinden, er darf nicht mehr nur ein Unfall bleiben, sondern muß auf eine Art und Weise analysiert und zergliedert werden, die ihn nicht mehr bloß mit der Kausalität des Schicksals, der Fügung, des Zufalls oder des Glücks oder Unglücks in Zusammenhang bringt, sondern ihn dem Bereich einer menschlichen Kausalität zuweist (...)“²⁶

Diese Entwicklung lässt sich auch exemplarisch an den erhaltenen Gerichtsakten des Frankfurter Stadtarchivs nachvollziehen, die insgesamt 25 Kutschenunfälle zwischen 1712 und 1805 dokumentieren. Die Unfälle reichten von leichten Verletzungen bis hin zu tödlichen Ausgängen; konkret kam es in sieben Fällen zum Tod der beteiligten Personen. Unter den Opfern befanden sich 12 Männer, 6 Frauen, 6 Kinder und ein Esel. In drei Fällen wurde auf das hohe Alter der Opfer verwiesen (einmal 82, einmal 76, einmal 81 Jahre). Wie bereits eingangs erwähnt, ereigneten sich die meisten der überlieferten Fälle in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts: 19 von 25 Fällen sind für die Zeit nach 1750 überliefert. Der Umfang der Akten umfasst wenigen Seiten bis hin zu über 60 Seiten. Bei einigen Akten ist auch das Strafmaß

vermerkt, das ebenfalls durchaus variierte: So kam es zu Geldstrafen, zu 14 Tagen Haft bei Wasser und Brot, aber auch zu mehreren Monaten Verwahrung sowie zu außergerichtlichen Einigungen durch Vergleiche. Die Akten enthalten medizinische Gutachten sowie umfangreiche Zeugenbefragungen, die auf eine genaue Rekonstruktion des Unfallhergangs abzielten. Im Mittelpunkt stand dabei nicht nur die Frage, was geschehen war, sondern auch, wer Verantwortung zu übernehmen hatte. Es ging also immer auch um Schuld und Haftung. Die Befragungen geben dabei also nur Auskunft über das konkrete Geschehen, sondern spiegeln auch normative Erwartungen an den Verkehrsraum.

Ein aufschlussreicher Fall, datiert aus dem Jahr 1788, soll im Folgenden beispielhaft ausgeführt werden.²⁷ Am Abend des 8. September 1788 gegen 19.30 Uhr war der Kutscher Johannes Schmidt von der Brücke von Sachsenhausen in die Altstadt gefahren und hatte in der Fahrgasse der Frankfurter Altstadt Johann Dietrich Benckart zunächst an eine Häuserwand gequetscht und dann schließlich überrollt. Die weiteren Aussagen der Beteiligten über dieses Geschehen divergierten erheblich. Der Zeuge Müller als auch das Opfer Benckart sahen den Grund des Unfalls in der Schnelligkeit der Kutsche. Diese sei wie ein „Pfeil“ und „in vollem Schuss“ gefahren. Der Kutscher habe aufgrund dieser Geschwindigkeit die Kontrolle über die Kutsche verloren, habe waghalsig versucht, eine andere Kutsche noch zu überholen und sei deswegen so dicht an die Häuser gefahren, wo er schließlich das Opfer erwischte habe. Das vorherige Rufen und Schreien der Menschen habe er ignoriert. Auch der Chirurg schließt aufgrund der Verletzungen auf „unbesonnenes zu hurtiges Fahren“. Die Gefahr und die Unsicherheit wurden also einem Individuum zugesprochen, das nicht verantwortlich handelte, das die Technik der Kutsche und die Pferde nicht beherrschte und deswegen den Unfall verschuldete.

Eine andere Sichtweise besaßen der Kutscher und der Besitzer der Kutsche. Sie machten wiederum ein Überholmanöver von zwei anderen Kutschen, die nebeneinander gefahren seien,

für den Unfall verantwortlich. Der Kutscher Schmidt wies zudem auf die Straßengegebenheiten als Ursache hin. Die Fahrgasse sei eng und der Weg dorthin von der Brücke abschüssig, so dass es dort schon vielfach zu Problemen gekommen sei. Zudem sei es schon dunkel gewesen, die Sichtverhältnisse aufgrund fehlender Beleuchtung demnach schlecht und eine deutliche Gefahrenquelle. Hier wurde demnach die Schuld nicht nur auf andere Kutscher gelenkt, sondern auch auf den Verkehrsraum, der als Unsicherheitsfaktor markiert wurde.

Anders als bei dem Überholmanöver blieben die verantwortlichen Akteure für den gefährlichen Zustand des Verkehrsraums aber sprichwörtlich im Dunkeln. Dies verwundert nicht: Die Infrastrukturgeschichte hat vielfach betont, dass die Fragen, wer für den öffentlichen Verkehrsraum, und hierbei vor allem für Straßen zuständig war, wer sie beleuchten, bezahlen, erneuern und Instandhalten musste, eine Frage von Konflikt- und Machtverhältnissen war, die, wie Jens Ivo Engels formulierte, im 18. und 19. Jahrhundert erst einmal ausgehandelt werden mussten.²⁸ Denn natürlich war mit den Fragen nach Schuld und Ursache auch immer die Frage nach Haftung und Rechtsanspruch verbunden. Es galt auch bei den Kutschenunfällen demnach nicht allein herauszufinden, wer sich falsch verhalten hatte, sondern es ging alsbald darum, zu ergründen, wer die folgenden Kosten zu tragen hat. Dies galt insbesondere für die Heilungskosten, die durch die medizinische Behandlung der Opfer entstanden waren.

Die Akten belegen darüber hinaus, wie asymmetrisch die Rechtsverhältnisse zwischen Kutscher und Kutschenbesitzer waren. Während im späteren Automobilrecht eine Mithaftung des Fahrzeughalters üblich wurde, lag die Verantwortung im 18. Jahrhundert ausschließlich beim Kutscher. Selbst wenn der Besitzer bei der Fahrt anwesend war, wurde er nicht belangt. In einem der Fälle bezeichnete das Opfer den verurteilten Kutscher daher als „armen Schelm“ – Ausdruck eines Gerechtigkeitsempfindens, das die bestehenden rechtlichen Regelungen infrage stellte. Während der Automobilverkehr um 1900 also eine gemeinsame Verantwortlichkeit zwischen Besitzer und Fahrer etablierte, spie-

SECOND STAGE OF CRUELTY.



*The generous Steed in hoary Age
Saddled by Labour's bit,
And wears a cruel Master's rage,
While Nature strangles him.*

Designed by W. Hogarth.

*The tender Lamb is driven and tost,
And let's expire TBREWS,
Plies both its innocent complaint
And lies beneath the blow.*

Engraved according to Hogarth's Drawing 1751.

*Inhuman Wretch! say whom you proud
Thou count'st Cruelty?
What Father springs from barbaress deeds?
What Joy does Misery?*

William Hogarth: The Second Stage of Cruelty (1751) – Im städtischen Verkehrsraum des 18. Jahrhunderts waren nicht nur Tiere, sondern auch Kinder und alte Menschen gefährdet.

gelte der Kutschenverkehr die Hierarchien und Abhängigkeitsverhältnisse des späten 18. und frühen 19. Jahrhunderts wider, die sich auch im Straßenverkehr fortsetzten. Zeitgenössische Quellen kritisierten ebenfalls diese Machtverhältnisse, die sich im Kutschen-

verkehr symptomatisch ausdrücken würden und das nicht nur zwischen Kutschern und Kutschenbesitzern, sondern auch zwischen Kutschenbesitzern und Fußgängern. Der Schriftsteller Louis-Sébastien Mercier etwa schrieb in seinem *Tableau de Paris* (1786):

„Die bedrohlichen Räder tragen stolz den Reichen und werden deshalb nicht weniger schnell übers Pflaster rasen, ein Pflaster, das vom Blut ihrer unglücklichen, unter furchtbaren Qualen sterbenden Opfer gerötet ist, in Erwartung einer Änderung, die nicht kommen wird, weil alle Angehörigen der Verwaltung in Karossen fahren und infolgedessen die Klagen des Fußvolkes nicht beachten. (...) Was also ist zu tun? Scharf hinhören, wenn man schreit: ‚Platz da! Platz da!‘“²⁹

Mercier thematisierte aber nicht nur die Besitzer der Kutsche als Akteure, er lenkte an einer anderen Stelle die Aufmerksamkeit auch explizit zurück auf die Kutscher, die er – wie auch andere Texte in der Zeit – als gewalttätige und vor allem dem Alkohol zugeneigte Personen beschrieb. Und diese Figur des betrunkenen und sich nicht adäquat verhaltenden Kutschers ist auch sehr präsent in den Akten des Frankfurter Stadtarchivs. In fünf von den 25 Fällen spielte Alkohol sogar als explizite Unfallursache eine Rolle. In weiteren 12 Fällen findet Alkohol Erwähnung. Das führt zu einer grundsätzlichen Perspektive auf die Unfälle um 1800: Die Rolle des Menschen im Verkehr. Die 25 überlieferten Berichte stellen in einer Mehrzahl menschliches Versagen als Hauptursache der Unfälle fest – sei es durch Unachtsamkeit, Geschwindigkeitsrausch, Trunkenheit oder eingeschränkte Reaktionsfähigkeit. Nur in zwei Fällen spielten unkontrollierbare Tiere eine Rolle. Aber auch hier wurde die Schuld den Kutschern zugesprochen. Damit war schon um 1800 eine Sichtweise prägend, die noch heute in Ausführungen von Unfallexperten Ausdruck findet: Der Mensch als primäre Ursache aller Unfälle beziehungsweise seine Reaktionsfähigkeit. Das trifft besonders dann zu, wenn Kinder oder ältere Menschen Opfer von Unfällen waren. Beiden wurde Mitschuld zugesprochen. Die Quellen machen zudem deutlich, dass die Verkehrssituation, bei der eine besondere Aufmerksamkeit von allen Verkehrsteilnehmern verlangt wurde, das Wenden der Kutschen gewesen sei. Bereits im 16. Jahrhundert erkannte

der deutsch-römische Kaiser Franz I. die Gefahren plötzlicher Wendemanöver im Kutschenverkehr und erließ ein Dekret, das solche Manöver auf städtischen Straßen verbot. Auch der französische König François I. ließ zur selben Zeit, ganz konkret 1540, Kehrtwendungen auf städtischen Straßen verbieten, um Fußgänger vor Verletzungen durch Pferdekutschen zu schützen. Dies waren schon sehr frühe Bemühungen, den Kutschenverkehr und seine Gefahren zu zähmen und Sicherheit herzustellen und diese Zähmungen sollten sich mit dem deutlichen Anstieg an Fahrzeugen und nicht zuletzt mit den neuen Mobilitäten wie der Straßenbahn, dem Fahrrad und dem Auto erheblich intensivieren.

Den Unfall zähmen: Sicherheit, Regulierung und Verkehrsraumordnung

Die Geschichte des Verkehrsmittels Kutsche ist eng mit ihrer stetigen Reglementierung, aber auch mit einer Geschichte des Protests verbunden. Letzteres zeigt sich an einer Petition, die ein anonymes Bürger von Paris 1790, also ein Jahr nach der Französischen Revolution, an die französische Nationalversammlung einreichte und die den Titel: „Verbietet die Kutschen!“ trug.³⁰ Darin forderte er, Kutschen zum Personenverkehr in Paris zu verbieten oder zumindest einzuschränken, die Pferdetaxis wieder durch Sänften zu ersetzen, Trottoirs flächendeckend einzuführen und sie den Fußgängern vorzubehalten und eine Mindeststraßenbreite vorzuschreiben. Seine Begründung leitete er nicht nur aus der gefährlichen Verkehrssituation in Paris ab. Er leitete die Berechtigung auch aus der gerade erst postulierten Gleichheit aller Bürger ab, die auch im Straßenverkehr zu gelten habe, womit sich interessante Parallelen zu Mercier zeigen. Es gehe schließlich nicht an, so argumentierte auch der Bürger, dass Fußgänger vor heranbrausenden Kutschen fliehen müssen, um nicht überfahren zu werden. Damit warf der Bürger eine Frage auf, die gerade das 19., aber sicherlich auch noch das 20. und 21. Jahrhundert, beschäftigen sollte: Die Frage nach dem Verhältnis von individueller Freiheit und öffentlicher Sicherheit im Straßenverkehr.



Polizeikontrolle in London (um 1900) – Überwachung und Regulierung des städtischen Verkehrsraums zur Eindämmung von Unfällen und zur Gewährung der öffentlichen Sicherheit.

In Frankreich, aber auch in Deutschland und England entstanden ab dem späten 18. Jahrhundert und dann verstärkt im 19. Jahrhundert verschiedene Maßnahmen, die diese beiden Pole in Einklang zu bringen versuchten. Sie verboten nicht die Kutschen, wie der Bürger es gefordert hatte, aber staatliche Akteure waren zunehmend darum bemüht, durch Infrastrukturen, Regeln und Bedingungen eine Verkehrsordnung herzustellen.³¹ Diese lassen sich grundsätzlich in zwei größere Bereiche einteilen. Erstens die Reglementierungen, Anpassungen und Veränderungen vom Verkehrsraum und zweitens die Verkehrserziehung von Mensch und Tier.

a. Reglementierungen, Anpassungen und Veränderungen vom Verkehrsraum

Der Bürger aus Paris hatte es gefordert und dies sollte sich auch im ausgehenden 18. Jahrhundert in der Tat zunehmend durchsetzen: Die Einführung von Bürgersteigen. Diese wurden erstmals in England, dann aber bald auch in Frank-

reich und Deutschland in den späten 1790er Jahren eingeführt und sie setzten sich im 19. Jahrhundert als wichtiger Bestandteil des Verkehrsraum durch. Es kam demnach zu einer Trennung der Mobilitäten, denen in dem Verkehrsraum ein Platz zugewiesen wurde. Auch Verkehrsinseln, Fußgängerpassagen und Fußgängerbrücken setzten sich im Verlauf des späten 19. Jahrhunderts durch und sind als wichtige Resultate dieser Trennung zu verstehen. Sie waren aber auch nicht selten Reaktionen auf die vielen Unfälle und damit eine gezielte Maßnahme, um Sicherheit herzustellen.

Verkehrsraum wurde aber nicht nur verändert. Er wurde auch insofern geordnet und sicher gemacht, indem er reglementiert wurde.³² 1867 wurden Gespanne mit mehr als vier Pferden aus der Londoner Innenstadt verbannt. Zudem kam es zu einer klaren Beschränkung und Aufteilung von Warteplätzen für Kutschen durch die städtischen Verwaltungen. Es wurde genau verzeichnet, wo die Pferdetaxis stehen durften und wie viel Raum für welche Anzahl an Kutschen ange-

Ursachen der Brände nach der Tabelle für die Assecuranz-Gesellschaften 1864, S. 83.

Von den Versicherungsgesellschaften geleistete Vergütung:

für Gebäude

für Mobilien

Die Brände mit besonders hervorragendem Schaden sind zu specificiren.

k) Unfälle auf Strassen und Flüssen.

Bestehende Verordnungen zu Gunsten der Fahrsicherheit

Einübung der Kutscher.

Im Jahre wurden durch Fuhrwerke überfahren Personen

hievon getödtet

schwer verletzt

leicht verletzt

gar nicht verletzt

Die Fuhrwerke, durch welche das Ueberfahren Statt fand, waren:

Pferdeisenbahnwagen,

Omnibus,

Fiacres,

Einspänner,

Privat-Equipagen,

Arbeits- und Lastwagen,

Andere.

Die Schuld traf:

den Kutscher

die überfahrene Person

blieb zweifelhaft.

Fälle des Zusammenstossens von Fuhrwerken

Beschädigt:

Fuhrwerke,

Pferde,

Kutscher,

Passagiere.

In ähnlicher Weise sind die Vorkehrungen gegen Unfälle auf Flüssen und die stattgefundenen Unfälle zu behandeln.

messen sei. Die hohe Anzahl an Kutschen in der Stadt unterlag demnach formellen Ordnungsprinzipien, mit denen die Hoffnung verbunden war, den Verkehr zu zähmen.

Dass diese theoretischen Ordnungsprinzipien in der Praxis nicht immer störungsfrei verliefen und zudem einer weiteren Kontrolle bedurften, war keine unerwartbare, aber eine wichtige Folge. Die Aufgabe dafür übernahm die Verkehrspolizei, deren Entstehung die Forschung auf das Ende des 18. Jahrhunderts datiert. Zunächst in London, dann später auch in anderen europäischen Städten, sollte sie für Ordnung im Verkehrsraum sorgen. Ähnliche Funktion übernahmen dann ab Mitte des 19. Jahrhunderts Verkehrssignale und Verkehrszeichen, auch wenn moderne Verkehrsschilder erst zum Ende des 19. Jahrhunderts etabliert wurden.

Sehr früh wurden jedoch Kommunikationsregeln im Verkehrsraum eingeführt. Das traf nicht nur auf lautes Rufen zu. Bald dienten zur besseren Kommunikation klar festgelegte Handzeichen, die beispielsweise in Preußen im geltenden Allgemeinen Landrecht von 1794 festgehalten wurden.³³ So war eine Kommunikationsregel, dass die Peitsche beim Linksabbiegen nach links, beim Rechtsabbiegen nach rechts emporzuhalten war. An sich haben wir es aber nur mit wenigen Verkehrsregeln im langen 19. Jahrhundert zu tun. Erst zum Ende des Jahrhunderts kommt es zu einer Straßenpolizeiverordnung (12. 5. 1882).

Das, was jedoch schon sehr früh gezielte Aufmerksamkeit erhielt und auch stets versucht wurde zu regulieren, war die Geschwindigkeit im Verkehrsraum. Bereits 1487 wurde in Paris das Fahren im Trab und Galopp mit Prügelstrafe verboten. Mitte des 19. Jahrhunderts stellte sich dann aber alsbald die Frage, welche Geschwindigkeit man überhaupt unter Trab oder Galopp verstehe – und diese Frage verstärkte sich mit der Einführung des Autos, bei dem die Trabgeschwindigkeit mit 15 km/h übersetzt wurde.³⁴ Nachdem es daraufhin zu vielen Unfällen zwischen Kutschen und Autos kam, unternahmen schließlich 1906 Vertreter mehrerer Ministerien in Charlottenburg erneut Messungen. Sie kamen zu dem Ergebnis, dass ein trabendes Pferd mit Kutsche auf einer Strecke von 500 Metern

eine Durchschnittsgeschwindigkeit von bis zu 27,9 km/h hatte. Erst danach wurde auch für die Kutschen 15 km/h als Höchstgeschwindigkeit eingeführt.³⁵ Hieran wird deutlich, dass Regeln und Ordnungen im Verkehrsraum nie statisch waren, sondern sich immer wieder anpassten und weiterentwickelten. Wichtiger Impuls für solche Veränderungen waren seit Mitte des 19. Jahrhunderts auch Statistiken. So hatte beispielsweise die kaiserlich-königlich statistische Central-Commission von Österreich-Ungarn im Jahre 1869 bereits ein Formular zu Unfällen auf Straßen erarbeitet.³⁶ Die Stadtverwaltungen konnten hier verschiedene Angaben machen: Wie viele Personen durch Fuhrwerke überfahren wurden, wie viele der Personen getötet, schwer verletzt, leicht verletzt oder gar nicht verletzt wurden. Eine wichtige Frage war aber auch, wen die Schuld traf, den Kutscher oder die überfahrene Person. Das verdeutlicht, wie Wissen erst einmal erfasst werden musste, um Ordnung herzustellen. Es verdeutlicht aber auch erneut, welche große Rolle dem Menschen bei Unfällen bereits in dieser Zeit zugesprochen wurde – und diesen Menschen galt es im Verlauf des 19. Jahrhunderts schließlich für den Verkehrsraum zu schulen.

b. Sicherheit durch Verkehrserziehung von Mensch (und Tier)

Eine moderne Verkehrserziehung im Sinne der Verkehrswissenschaft bildete sich als eigene Disziplin erst in den 1930er Jahren heraus. Für den Zeitraum des langen 19. Jahrhunderts waren vielmehr Handbücher prägend.³⁷ So erschienen verschiedene Handbücher, die über folgende Fragen aufklärten: Was ist bei einer Kolonne zu tun? Wie dreht man bei einer Straßenkreuzung? Was sollte ein Kutscher tun, wenn ihm eine andere Kutsche entgegenkommt? Wie sollte der Kutscher mit flüchtigen Pferden umgehen? Gerade letztere Frage deutet darauf hin, dass nicht nur der Mensch, sondern gerade auch das Pferd ein weiteres Risiko im Straßenverkehr war, dem es zu begegnen galt.³⁸

Die Eindämmung dieses Risikos wurde lange Zeit in einer Schulung des Kutschers gesehen.

Dieser sollte jedoch nicht nur im Umgang mit Tieren, sondern auch vor allem in dem Umgang mit den Personen, die er beförderte, diszipliniert werden. Die Figur des betrunkenen und fluchenden Kutschers war um 1900 allgegenwärtig – und diese Figur wurde zunehmend als Problem in verschiedenen Ländern Europas wahrgenommen. Disziplinierungsversuche finden wir insbesondere in Verordnungen von städtischen Behörden. Hierin wurde nicht nur klar geregelt, dass der Kutscher kein Trinkgeld erhalten durfte, sondern auch konkrete Verhaltensrichtlinien veröffentlicht, deren Missachtung gemeldet werden musste.

Es scheint allerdings so, dass der Kutscher noch intensiver ins Blickfeld rückte, nachdem das Auto eingeführt wurde. Ein gutes Beispiel dafür ist der Aufsatz des Polizei-Inspektors Ostermann in der Fachzeitschrift „Die Polizei“ von 1910.³⁹ Ostermann sah in dem Kutscher, nicht in dem Auto eine der größten Gefahren für den Verkehr zur Jahrhundertwende. Für seine Argumentation griff er auf eine Statistik aus Preußen zurück. Diese hatte für das Jahr 1907 die Todesursache von 2.896 Personen im Straßenverkehr ermittelt und kam zu dem Ergebnis, dass nur 102 Personen durch das Auto, aber 1.198 durch die Kutsche zu Tode kamen. Im Sinne seiner Argumentation leitete Ostermann daraus Folgendes ab: Die Automobilfahrer seien „geschulte Leute“, die Fuhrmannschaft hingegen habe sich zu einem Stand entwickelt, den es nur noch dem Namen nach hergebe. Durch die hohe Nachfrage an Kutschen sei man gezwungen, jeden „Dahergelaufenen“ einzustellen. Dabei sei gerade bei der Kutsche eine Ausbildung von großer Wichtigkeit: Das Fuhrwerk sei nicht nur schwerer zu lenken, es habe auch einen längeren Bremsweg als das Auto, wie es Studien in London und Paris gezeigt hätten. Ostermann machte jedoch nicht die Gefahr der Kutsche in ihrer Schnelligkeit aus wie sie noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts beschworen wurde. Ein Jahrhundert später sah er die Gefahr der Sicherheit im Straßenverkehr vielmehr in ihrer Langsamkeit beziehungsweise in ihrem Stillstand. So führte er aus, dass die Kutsche „die glatte Abwicklung des übrigen Verkehrs behindert, je langsamer sie fahre“.

Die Forderung, die er in dem Text entwickelte, war demnach nicht den Verkehr durch weitere Reglementarien zu regulieren und so zu versicherheitlichen. Er sah die Lösung für Sicherheit darin, die Kutscher in Fahrschulen gezielt zu schulen. In der Tat entstanden zum Ende des 19. Jahrhunderts immer mehr Fahrschulen für Kutscher, und das scheint bemerkenswert, demnach erst nach der Entstehung der Fahrschulen für Autofahrer. Diese Institutionen setzten sich aber anders als die Fahrschulen für das Auto nicht durch. Sicherlich ist dies auf mehrere Gründe zurückzuführen: Ein Grund war, dass es im 20. Jahrhundert zu einer Verdrängung der Kutsche aus dem Verkehrsraum kam. Während die Automobilfahrzeuge beständig stiegen, sanken die Zahlen der Kutschen im 20. Jahrhundert und damit auch die Personen, die es zu schulen galt. In den Statistischen Jahrbüchern der Stadt Frankfurt am Main lässt sich ein deutlicher Rückgang von Kutschen von 1905 bis 1913 und ein deutlicher Aufstieg des Automobils bis zum Ersten Weltkrieg beobachten. Als sich 1956 die letzte Droschkenfahrt in Frankfurt ereignete, wurde die Kutsche in der Presse als „ein Relikt einer vergangenen Zeit“ beschrieben.⁴⁰

Heute ist die Kutschenfahrt eher eine romantisierende Attraktion für Touristen und Touristinnen – oder aber ein Hassobjekt für Tierschützer. Denn obwohl die Kutsche kaum eine nennenswerte Rolle im öffentlichen Verkehrsraum spielt, kommt es trotzdem zu zahlreichen Unfällen. Darauf deutet zumindest eine Erhebung hin, die die Tierschutzorganisation PETA eifrig auf ihrer Website aktualisiert. Wie bereits Ostermann wird hier nicht die Schnelligkeit, sondern die Langsamkeit der Kutsche als eine Gefahr für Mensch und Tier ausgemacht. PETA argumentiert aber auf einer visuellen und inhaltlichen Ebene nicht mit den verletzten Menschenkörpern, wie es Heinrich von Kleist in seinem Berliner Charité-Vorfall getan hat, sondern mit dem verletzten Pferdekörper, der die Dramatik des Kutschenunfalls ausdrücken soll.

Ausblick

Die Geschichte der Kutsche im langen 19. Jahrhundert ist nicht nur eine Geschichte von Mo-

bilität und Technik, sondern auch eine Geschichte von Unsicherheit, Regulierung und gesellschaftlicher Aushandlung. Der Kutschenunfall fungiert in diesem Kontext als Prisma, in dem sich soziale Ungleichheiten, rechtliche Verantwortung und infrastrukturelle Anforderungen verdichten.

Das Ziel des Textes war es, die Kutsche aus dem Schatten der anderen Verkehrsmittel des 19. Jahrhunderts herauszulösen. Denn es scheint doch auffällig, dass die Kutsche nicht nur in der Verkehrsgeschichte, sondern auch in den großen Darstellungen zum 19. Jahrhundert eine kaum nennenswerte Rolle spielt. Eine wichtige Frage, die sich hieran anschließt, ist, wie sich dieses Verhältnis von alltäglicher Relevanz und Nichtbeachtung in der historischen Forschung zu erklären ist?

Beantworten ließe sich diese Frage aus der Logik von Innovation und Tradition. Die Eisenbahn, die Dampfschiffahrt, selbst das Auto waren nicht nur Verkehrsmittel, sondern wichtige Innovationen, die die Zeit- und Raumwahrnehmung der Zeitgenossen und Zeitgenossinnen veränderten. Die Kutsche hingegen war ein Verkehrsmittel aus früheren Jahrhunderten, sie war bereits etabliert und in den Alltag integriert. Sie war demnach nicht neu und damit präsentierte sie nicht den Fortschritt, der für die Geschichte des 19. Jahrhunderts so zentral ist. Anders als mit der Eisenbahn und auch der Dampfschiffahrt lassen sich an ihr auch nicht so zentrale Prozesse des 19. Jahrhunderts wie Industrialisierung und Technisierung diskutieren. Mit ihr gingen nicht Schnelligkeit und Kraft einher. Im Gegenteil: Mit ihren zahlreichen Unfällen sorgte sie vielmehr für Stillstand und Chaos.

Trotzdem stellt die Kutsche ein ausgesprochen aufschlussreiches Untersuchungsobjekt für eine Geschichte des 19. Jahrhunderts dar. Ihr Reiz liegt gerade in ihrer Alltäglichkeit. Sie prägte das tägliche Sehen und Erleben, ordnete und beeinflusste den Lebensraum. Nicht zuletzt gehörten ihre Unfälle zu einer zentralen Alltagserfahrung der Zeitgenossen, an denen Vorstellungen von Sicherheit und Unsicherheit, Gefahr, aber eben auch Machtverhältnisse, Gerechtigkeitsvorstellungen und Verantwortlichkeiten ausgehandelt wurden. In ihrer Alltäg-

lichkeit unterscheiden sich Kutschenunfälle jedoch auch von den großen Katastrophen, die mit den Unfällen der Eisenbahn oder des Schiffsbruchs einhergingen. Kutschenunfälle waren keine den Alltag wirklich unterbrechende Großereignisse wie es die großen Unglücke waren. An Kutschenunfällen starb nicht an einem Tag eine Masse von Menschen. Aber, und das ist wichtig zu betonen, an Kutschenunfällen starben rein statistisch jährlich mehr Menschen als an den anderen Katastrophen im 19. Jahrhundert. An ihren Unfällen erlebten die wenigsten Beteiligten große Traumata, wie sie Wolfgang Schivelbusch für die Eisenbahnkatastrophen beschrieben hat. Ihre Unfälle trugen erst einmal nur sichtbare Verletzungen des Körpers davon und brachten, wie Kleist es nannte, Körperteile in Unordnung. Die Gefahr der Kutsche war damit nicht außergewöhnlich und deswegen erlaubten sich vielleicht auch Kunst und Kultur über die Kutschenunfälle so sehr zu lachen, anstatt sie wie bei den anderen großen Katastrophen zu dramatisieren oder die Technikgläubigkeit in Frage zu stellen. Trotzdem: Die Geschichte der Kutsche und ihrer Unfälle verweist auf grundlegende Dynamiken der Moderne. Ordnung ist nie voraussetzungslos gegeben, sondern muss stets neu geschaffen werden; jede Ordnung, so sehr sie auch Sicherheit verspricht, trägt das Risiko ihrer eigenen Störung bereits in sich.

Abstract. *Der Beitrag widmet sich der Kutsche als zentralem Verkehrsmittel des langen 19. Jahrhunderts und zeigt, wie deren zunehmende Gefährlichkeit im urbanen Raum neue Formen der Sicherheitswahrnehmung, Regulierung und Haftungszuschreibung hervorbrachte. Anhand von Gerichtsakten zu Kutschenunfällen im Frankfurt des 18. Jahrhunderts sowie statistischen Quellen wird der Zusammenhang zwischen Mobilität, Ordnung und Risiko im städtischen Verkehrsraum analysiert. Die Kutsche erscheint dabei nicht nur als technisch überholtes, sondern als gesellschaftlich höchst wirkmächtiges Vehikel, an dem sich frühe Aushandlungen über moderne Verkehrsregime, soziale Gerechtigkeit und staatliche Kontrollansprüche ablesen lassen.*

Anmerkungen:

¹ Reinhold Steig: Heinrich von Kleist's Berliner Kämpfe, Berlin 1901, 363–365.

² Heinrich von Kleist: Werke und Briefe in vier Bänden. Band 3, Berlin und Weimar 1978, S. 346–347.

³ Matthias N. Lorenz: Anatomie einer Störung. Vier Lesarten von Kleists „Charité-Vorfall“, in: Kleist-Jahrbuch 8 (2019), S. 343–362.

⁴ Siehe beispielsweise: Thomas Rowlandson, *The Night Coach*, ca. 1791; Thomas Rowlandson, *Miseries of London*, ca. 1807; William Hogarth, *The Second Stage of Cruelty*, 1751.

⁵ Ulrich Raulff: *Das letzte Jahrhundert der Pferde. Geschichte einer Trennung*, München 2015, S. 71.

⁶ Maxwell G. Lay: *Die Geschichte der Straße. Vom Trampelpfad zur Autobahn*, Frankfurt am Main 1994, S. 149.

⁷ Ebd.

⁸ Thomas Macho: Unfall oder Selbstmord? Bemerkungen zur Epistemologie des Unfalls, in: Christian Kassung (Hg.), *Die Unordnung der Dinge. Eine Wissens- und Mediengeschichte des Unfalls*, Bielefeld 2009, S. 455–468, hier S. 457.

⁹ Ebd.

¹⁰ Das gilt für die Unfallberichte aus folgenden Beständen im Institut für Stadtgeschichte FFM (ISG FFM), H. 15.33; H. 15.22; StadtA WZ, RKG-, 72.

¹¹ Lieb, Claudia: *Crash. Der Unfall der Moderne*, Göttingen 2020.

¹² Schivelbusch, Wolfgang: *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, Frankfurt a. M. 1977.

¹³ Blumenberg, Hans: *Schiffbruch mit Zuschauer. Paradigma einer Daseinsmetapher*, Frankfurt a. M. 1979.

¹⁴ Siehe aber zu dem Typus Verkehrsunfall Peter Itzen, *Aus Verkehrsunfällen lernen? Der Tod auf deutschen Straßen und die vergangenen Räume des 20. Jahrhunderts*, in: *Zeithistorische Forschungen* 4 (2017), H. 3, URL: <https://zeithistorische-forschungen.de/3-2017/5526>

¹⁵ Merki, *Verkehrsgeschichte*, S. 27.

¹⁶ Hans-Liudger Dienel, Hans-Ulrich Schiedt: Einleitung in die *Geschichte der modernen Straße*, in: Dies. (Hg.), *Die moderne Straße. Planung, Bau und Verkehr vom 18. bis zum 20. Jahrhundert*, Frankfurt am Main 2010, S. 7–23.

¹⁷ Heinrich Krohm: *Welche Lust gewährt das Reisen*, München 1987, S. 37f.

¹⁸ Jürgen Osterhammel: *Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts*, München 2009, S. 442.

¹⁹ Jürgen Osterhammel: *Die Verwandlung der Welt*, S. 440f.

²⁰ Ulrich Raulff: *Jahrhundert der Pferde*, S. 40.

²¹ Paul Gustave Doré, Jarrold Blanchard, London. *A Pilgrimage*, London 1872, S. 22/23, Grafik „A City Thoroughfare“. Quelle: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k10470488/f75.item> [4. 4. 2025].

²² Ulrich Raulff: *Das letzte Jahrhundert der Pferde, Geschichte einer Trennung*, München 2016, S. 43f.

²³ Lay: *Geschichte der Straße*, S. 168.

²⁴ Lieb: *Crash*, S. 57f. Siehe auch: Christian Kassung, Einleitung, in: Ders. (Hg.), *Die Unordnung*, S. 9–19.

²⁵ Lieb: *Crash*, S. 71f.

²⁶ Francois Ewald: *Der Vorsorgestaat. Soziales Recht und das Risiko*, Frankfurt a. M. 1993, S. 284.

²⁷ ISG FFM H.15.33, 9839.

²⁸ Jens Ivo Engels, Gerrit Schenk: *Infrastrukturen der Macht – Macht der Infrastrukturen. Überlegungen zu einem Forschungsfeld*; in: Förster, Birte/Bauch, Martin (Hrsg.): *Infrastrukturen und Macht von der Antike bis zur Gegenwart*, Beiheft der Historischen Zeitschrift, München 2014, S. 22–58; Jens Ivo Engels, *Machtfragen. Aktuelle Entwicklungen und Perspektiven der Infrastrukturgeschichte*; in: *Neue Politische Literatur* 55 (2010), S. 51–70.

²⁹ Mercier, Louis Sébastien: *Tableau de Paris. Bilder aus dem vorrevolutionären Paris*, ausgewählt und übers. von Wolfgang Tschöke, Zürich 1990, S. 130f.

³⁰ Anonymus von Paris: *Verbietet die Kutschen. Pariser Verkehrsvolutionen 1790/20240*. Eine Streitschrift aus dem 18. Jahrhundert. Übersetzt und kommentiert von Hans Hadelbach; Veronika R. Meyer, Bonn 2022.

³¹ David Sittler: *Straßenverkehr und soziale Sichtbarkeit. Das Massenmedium Straße in Chicago 1900–1930*, Baden-Baden 2018, S. 361f.

³² Lorraine Daston: *Regeln. Eine kurze Geschichte*, Berlin 2023, S. 287f.

³³ Dietmar Fack: *Automobil, Verkehr und Erziehung: Motorisierung und Sozialisation zwischen Beschleunigung und Anpassung*, Wiesbaden 2000, S. 60.

³⁴ Ulrich Raulff: *Das letzte Jahrhundert der Pferde. Geschichte einer Trennung*, München 2016, S. 39f.

³⁵ W. Ostermann: *Die fachmännische Ausbildung der Fuhrleute und Kutscher als das wesentlichste Mittel zur Herbeiführung der Verkehrssicherheit. Wie wird sie erwirkt und inwiefern ist die Tauglichkeit des Polizeiinspektors hierbei nicht unwesentlich*, in: *Die Polizei: unabhängige, interdisziplinäre Fachzeitschrift für öffentliche und private Sicherheit*, 1910, Band 7, S. 7–10; 30–32.

³⁶ Verhandlungen der Kaiserlich Statistischen Central Commission im Jahre 1869, Wien 1870, S. 94.

³⁷ Bertold Schoenebeck: *Fahr-Handbuch*, 1895; Heinrich XXVIII. Reuß, *Der korrekte Kutscher. Handbuch für Equipagenbesitzer und deren Kutscher*, 1890; J. G. W. Wiehen, *Kurze Beschreibung, wie man flüchtige Pferde vor einer Kutsche, mit einem Riemen losspannen und die Räder an einem Reigenwagen, nach Beschaffenheit der Wege, weit und enge stellen kann*, 1771; Graf C.G. Wrangel, *Das Luxus-Fuhrwerk. Ein Handbuch für Equipagenbesitzer*, 1898.

³⁸ Gegen Ende des 19. Jahrhunderts war in London ein Verein zur Verhinderung von Unfällen aktiv: *Horse Accident Preventive Society*.

³⁹ W. Ostermann: *Die fachmännische Ausbildung der Fuhrleute und Kutscher als das wesentlichste Mittel zur Herbeiführung der Verkehrssicherheit. Wie wird sie erwirkt und inwiefern ist die Tauglichkeit des Polizeiinspektors hierbei nicht unwesentlich*, in: *Die Polizei: unabhängige, interdisziplinäre Fachzeitschrift für öffentliche und private Sicherheit*, 1910, Band 7, S. 7–10; 30–32.

⁴⁰ Siehe die Berichte aus der FR von 1953, gesammelt in: IFG FMM, S3: *Dokumentation Kutsche*.

Kontakt:

eva.gajek@leibniz-irs.de