

VOM AD-HOC-REPARATEUR ZUM KFZ-MEISTER:

ZUR ENTSTEHUNG DES PROFESSIONELLEN KFZ-REPARATURHANDWERKS IN DEUTSCHLAND

In der Frühzeit des Automobils war noch keineswegs ausgemacht, welche Akteure innerhalb des entstehenden Systems Automobil für die Wartung und Instandsetzung des störungsanfälligen Objekts verantwortlich sein sollten.¹ Während der langsamen Verbreitung des benzingetriebenen Automobils seit den 1890er-Jahren griffen zunächst Chauffeur-Mechaniker, Selbstfahrer und Ad-hoc-Mechaniker zu Hörstab und Schraubenschlüssel.² Erst mit der weiteren Verbreitung des Automobils, das erfolgreich die Funktionen des Lustgewinns, der gesellschaftlichen Distinktion und des alltäglichen Transports in sich zu vereinigen schien, bildete sich in den 1920er-Jahren schrittweise das professionelle Kfz-Handwerk heraus, das im folgenden Jahrzehnt das Reparaturmonopol für sich reklamierte und sich nach teils scharfen Auseinandersetzungen mit Automobilisten sowie anderen rivalisierenden Handwerken Ende der 1930er-Jahre auch durchsetzte. Im Folgenden soll anhand des deutschen Kfz-Handwerks dieser Herausbildungs- und Konsolidierungsprozess nachvollzogen werden. Die Entstehung des Kfz-Handwerks in anderen europäischen Ländern und Nordamerika lief in weiten Teilen ähnlich ab, wobei die Entwicklung in Deutschland als verspäteter Automobilnation um fünf bis zehn Jahre hinterherlief.³

Reparieren im Allgemeinen und die Kfz-Reparatur im Besonderen haben bislang verhältnismäßig wenig Aufmerksamkeit in der Technikgeschichte wie der musealen Ausstellungspraxis gefunden.⁴ Für die

Autoreparatur liegen bislang nur für die Vereinigten Staaten von Amerika sowie für Deutschland Studien vor.⁵ Generell hat sich die Automobilgeschichte im Wesentlichen mit der Automobilproduktion sowie dem Autofahren beschäftigt, ohne sich dabei um die Technik-im-Gebrauch („technology-in-use“) zu kümmern, also darum, unter welchen Umständen und Anstrengungen Technik überhaupt ihre Funktionsfähigkeit wahrt und nicht durch eine technische Störung ihren Nutzen einbüßt. Dabei war gerade das Automobil in den ersten Jahrzehnten überaus störungsanfällig und bedurfte ständiger Wartung und Instandsetzung. Aber Wartungs- und Reparaturarbeit wurde und wird oftmals übersehen, in der täglichen Praxis ebenso wie in der Geschichtsschreibung. In der Soziologie der Reparatur wird deshalb von der Unsichtbarkeit der Reparatur und der Reparatere gesprochen.⁶

Der US-amerikanische Historiker Kevin Borg hat für den Bereich der Automobilreparatur den Begriff des „middle ground“ – des „Dazwischen-Bereichs“ – geprägt. In diesem wenig beachteten Zwischenbereich, angesiedelt zwischen Produktion und Konsum, reparieren Akteure Objekte, die sie weder produziert haben noch selbst besitzen. Der letztgenannte Aspekt war für die Herausbildung des Kfz-Reparaturhandwerks von einiger Bedeutung, da die professionellen Reparatere in der Zwischenkriegszeit meist keine Automobilisten waren, weil die Anschaffung und der Unterhalt eines Wagens ihre ökonomischen Möglichkeiten weit überstieg.

Kfz-Mechaniker reklamierten also eine technische Expertise für ein technisches Objekt, das sie selber weder besaßen noch regelmäßig nutzten. Dieser Umstand mag mitverantwortlich dafür gewesen sein, dass die Kfz-Mechaniker ein gutes Jahrzehnt lang um ihre Anerkennung als Reparaturoptionen kämpfen mussten. Ein weiterer Aspekt war, dass die Reparatur für die Automobilisten der Weimarer Zeit mehr bedeutete als die Wiederherstellung der technischen Funktionalität ihrer Wagen. Bei ihren Praktiken des Reparierens ging es ebenso um die Bewertung und Positionierung der Akteure im sich herausbildenden Feld des Automobilismus. Um die schwierige Position der Kfz-Mechaniker zu verstehen, ist es notwendig, zunächst auf die Reparaturarbeit der Chauffeur-Mechaniker und daran anschließend der automobilen Selbst-Reparateure zu blicken, bevor dann in einem dritten Schritt die Etablierung des professionellen Automobil-Reparaturhandwerks betrachtet wird.

DER CHAUFFEUR ALS WAGENLENKER UND -PFLEGER

Bis zum Ende des Ersten Weltkriegs war der Besitz eines Automobils das Privileg einer kleinen und reichen Oberschicht. Die meisten Automobilbesitzer fuhren nicht selbst, sondern beschäftigten einen Chauffeur, der sich neben seinen Fahrdiensten um die Pflege des Wagens zu kümmern hatte. Zudem musste ein guter Chauffeur

in der Lage sein, zumindest kleinere Reparaturen am Fahrzeug vorzunehmen. Dies war angesichts der kaum vorhandenen Reparaturinfrastruktur und der störanfälligen Automobiltechnik eine schlichte Notwendigkeit.

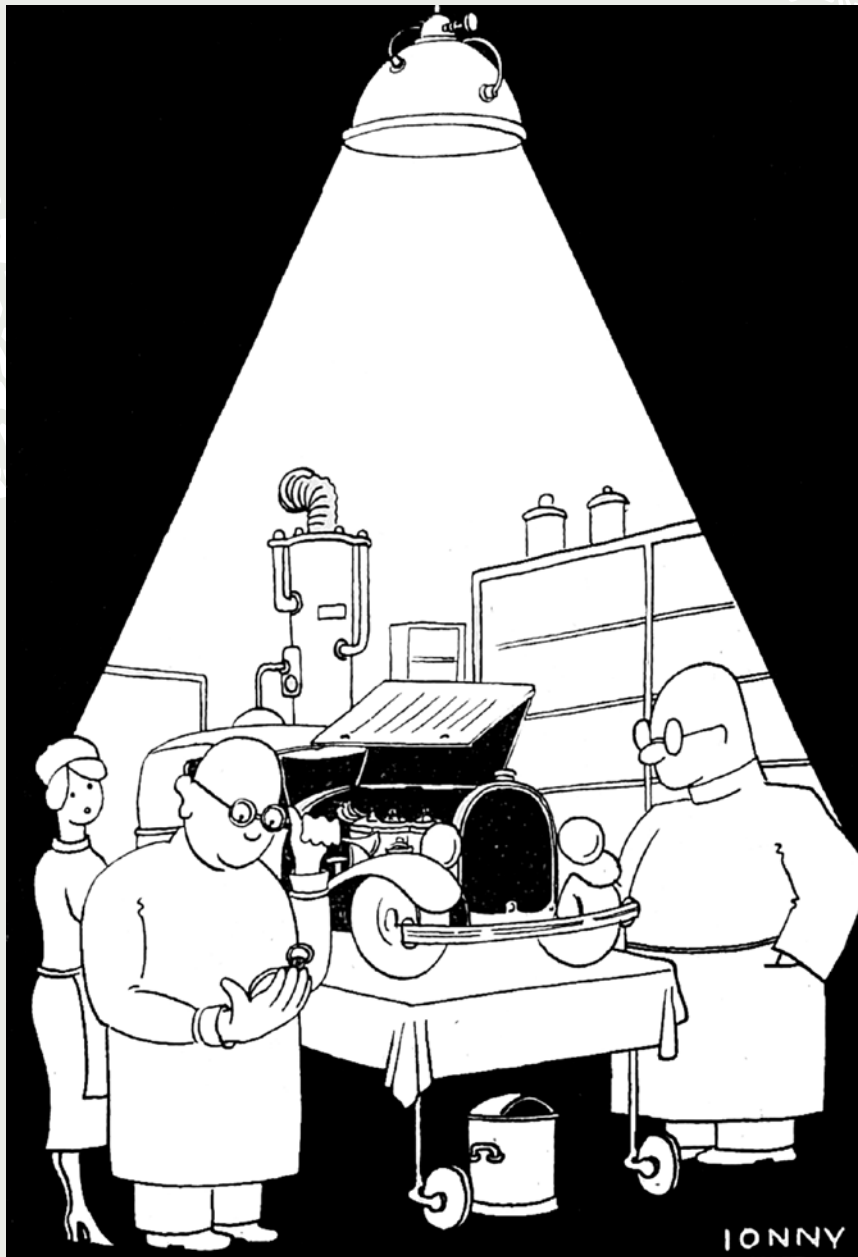
Ein Blick auf die Tätigkeiten des berufsmäßigen Wagenführers hilft, die Praxis der frühen Automobilreparatur zu verstehen. Hierzu bietet sich ein Blick in die zahlreichen Handbücher an, die in Küsters „Autotechnischer Bibliothek“ erschienen sind. Darin ist beispielsweise zu lesen, dass ein guter Chauffeur zwei Grundfertigkeiten erlernen musste: die Kunst des Fahrens und das technische Geschick für die Pflege und Instandsetzung des Automobils. Für beide Tätigkeiten waren sowohl theoretische als auch praktische Kenntnisse vonnöten. Die in größeren Städten zahlreichen Chauffeurschulen offerierten deshalb neben dem Fahrunterricht die Möglichkeit, die Wartung und Reparatur des Automobils zu erlernen. Einige unterhielten dafür sogar eigene Reparaturwerkstätten, in denen der angehende Chauffeur unter fachmännischer Leitung die nötigen Fähigkeiten einüben konnte.⁷ Größere Reparaturen am Motor sollten zwar vom Hersteller oder einer spezialisierten Reparaturwerkstatt vorgenommen werden, aber ein tüchtiger Chauffeur musste kleinere Reparaturen selbstredend alleine ausführen können. Die verschiedenen Lehr- und Handbücher verwiesen jedoch darauf, dass der Chauffeur die eigentliche Praxis des Reparierens nur durch wiederholte praktische Einübung erwerben könne, dennoch gaben sie ausführlich

theoretische Auskunft über die verschiedenen Reparaturarten und -arbeiten. So erklärten sie neben einfacheren Tätigkeiten wie der Einstellung von Zündung und Vergaser auch größere Reparaturen wie den Austausch von Kolbenringen oder das Einschleifen neuer Ventile. Zudem erläuterten sie die dazu notwendigen handwerklichen Fähigkeiten bis hin zum Löten und Schweißen.⁸

Besonderes Augenmerk legten die zeitgenössischen Autoren auf die Vermittlung der Kfz-Fehlerdiagnose. Insbesondere unterwegs sollte der Chauffeur in der Lage sein, Pannen korrekt zu erkennen, um sie dann zu beheben. Der Chauffeur sollte nicht aufs Geratewohl die eine oder andere Möglichkeit untersuchen, sondern unbedingt methodisch vorgehen – die richtige Reparaturmethode anwenden. Die entsprechenden Reparaturanleitungen führten dabei vom Allgemeinen zum Besonderen und unterteilten jedes Fehlergebiet in so viele Teilgebiete, „dass man nicht raten, sondern nur logisch denken muss, um die Störungsursache zu finden.“⁹ Die Lehr- und Handbücher boten dabei zwei unterschiedliche Herangehensweisen für die zu verfolgende systematische Suche an: Die erste setzte bei den einzelnen technischen Komponenten an, so listete beispielsweise das „Automobil-ABC“, das der Chauffeur mitführen und während der Fehlersuche konsultieren sollte, alphabetisch alle Komponenten auf, beschrieb in knapper Form mögliche Defekte und erklärte, wie diese behoben werden konnten.¹⁰ Die zweite Herangehensweise setzte bei den Störungen selbst an. Dazu führten die Handbücher Fehlerschlüssel auf, die übersichtlich alle möglichen Fehler benannten oder in Form eines Fehlerbaums mögliche Ursachen aufzeigten, die nacheinander abgearbeitet werden sollten. Dabei sollte sich der Chauffeur im Wesentlichen – auch mangels alternativer Diagnoseinstrumente – auf seine Sinne verlassen, die er hierzu schulen musste. Zahlreiche Diagnosebücher und Reparaturanleitungen in Fachzeitschriften unterschieden Fehler, die man sehen, riechen, hören oder spüren konnte. Das bekannte Handbuch „Panne unterwegs“ verzeichnete z. B. rund siebzig hörbare Fehler.¹¹

In einem Handbuch aus dem Jahr 1919 heißt es zur Hördiagnose: „Mit der wachsenden Übung und der Gewohnheit des Fahrens lernt auch der Anfänger bald, seine Aufmerksamkeit, ohne sie von der Straße abzulenken, auch anderen Teilen, besonders dem eigenen Wagen, zuzuwenden. Es ist hier vor allen Dingen der taktmäßige und ruhige Lauf seines Motors, der seine Aufmerksamkeit fordert, das gleichmäßige Schnurren seines Getriebes bzw. seiner Kette, das ihm zeigt, dass sich alles in schönster und bester Ordnung befindet. Er wird es bald merken, dass jeder Motor und jeder Wagen einen ganz bestimmten Rhythmus hat und wird es ohne weiteres bemerken, sowie auch nur die geringste Kleinigkeit sich einstellt, die diesen ihm lieb gewordenen Rhythmus stört. Ganz unwillkürlich wird er auf den Takt hinhören, und es wird ihm dadurch gelingen, manche größere Betriebsstörung im Keime zu ersticken.“¹²

Der Chauffeur sollte also die normalen Geräusche des Wagens so verinnerlichen, dass er intuitiv jede hörbare Abweichung sofort bemerken konnte. Die automobiler Fehlerdiagnose wurde von den zeitgenössischen Autoren in ihrer Methodik oftmals mit der Anamnese eines Arztes verglichen. Ausgehend von der genauen Kenntnis der Automobiltechnik sollte die sogenannte Differentialdiagnose helfen, den Defekt durch logisches Schließen und planmäßiges Untersuchen einzukreisen. Dabei wurde das Vorgehen auch mit der ärztlichen Praxis des Auskultierens verglichen: „Wenn der Arzt nicht ohne weiteres am Aussehen des Menschen dessen Krankheit feststellen kann, so nimmt er sein Hörrohr und hört oder klopft den Menschen ab. Ganz ähnlich muss man auch bei der Maschine verfahren. Auch hier sind die Geräusche das Wichtigste für die Feststellung des Störungsbildes.“¹³ Zubehörhersteller hatten für die technisch unterstützte Geräuschdiagnose verschiedene Hilfsmittel im Sortiment: von einfachen Hörstäben bis hin zu aufwendigen Stethoskopen, mit denen sogar zwei Stellen einem direkten Hörvergleich unterzogen werden sollten.¹⁴



1: Die Kfz-Fehlerdiagnose wurde oft mit der ärztlichen Praxis verglichen, wie z. B. der Auskultation – dem ärztlichen Abhören des Körpers.

Der Blick auf die Reparaturpraxis der Chauffeur-Mechaniker lässt bereits drei wichtige, miteinander verwobene Merkmale der Automobilreparatur erkennen. Zunächst war es von zentraler Bedeutung, technische Störungen frühzeitig und notfalls mit bescheidenen Hilfsmitteln zu erkennen. Ein Defekt musste möglichst schnell und genau lokalisiert werden, um den Wagen bei einer Panne unterwegs vor Ort wieder in einen funktionsfähigen Zustand zu bringen. Wichtige Diagnosewerkzeuge waren die geschulten Sinne der Chauffeur-Mechaniker, sie sollten Störungen an ihrem Aussehen, ihrem Geruch, ihrem Klang oder ihrer Oberflächenbeschaffenheit erkennen. Zur Auffindung der genauen Fehlerstelle sollte der Chauffeur die korrekte Diagnosemethode anwenden. Das heißt, er sollte systematisch entweder die Symptome der Störung erkunden oder die einzelnen technischen Komponenten auf Funktionsfähigkeit kontrollieren. Der Vergleich der methodischen Fehlerdiagnose mit der medizinischen Anamnese findet sich auch in anderen Technikbereichen, wie etwa der Uhrenreparatur. Zur Unterstützung bei der Fehlersuche, dies ist ein weiteres Merkmal, standen dem Chauffeur-Mechaniker verschiedene Texte, Listen, Fehlerbäume, Zeichnungen, Abbildungen und elektrische Schaltpläne zur Verfügung. In diesen Medien fand sich das verbalisierte und visualisierte Reparaturwissen, jedoch beruhte die Praxis des Reparierens, dies ist das dritte Merkmal, wesentlich auf dem Erfahrungswissen des Chauffeurs. Nur durch eigenes Tun und durch zahlreiche Wiederholungen erwarb der Chauffeur-Mechaniker das nötige Wissen für die Diagnose und Reparatur technischer Störungen. Dabei lernte er, mit den jeweils zur Verfügung stehenden Hilfsmitteln auszukommen und notfalls auch zu improvisieren. Der Soziologe Douglas Harper hat für diese Art von Wissen den Begriff des „working knowledge“ geprägt.¹⁵ Dieses Arbeitswissen umfasst handwerkliches Können und technisches Wissen, aber auch die Fähigkeit, an die jeweilige Situation angepasst mit den vorhandenen Hilfsmitteln einen Defekt zu erkennen und zu beheben.

SELBST IST DER AUTOMOBILIST

Nach dem Ersten Weltkrieg breitete sich in Deutschland der Automobilkonsum langsam weiter aus, wobei die neuen Autobesitzerinnen und -besitzer ein geändertes Nutzungsverhalten zeigten. Sie steuerten ihre Fahrzeuge selbst, da sie sich einen Chauffeur nicht leisten konnten und ihre Rolle als Automobilisten anders deuteten. Viele der bürgerlichen Selbstfahrer, wie sie zeitgenössisch genannt wurden, übernahmen die beiden Funktionen, die zuvor der Chauffeur erfüllt hatte. Das heißt, sie setzten sich nicht nur hinter das Steuer, sondern sie warteten und reparierten auch ihre Wagen selbst.

Diese Veränderungen wurden von interessierter Seite aufmerksam wahrgenommen und diskutiert. In den Automobilzeitschriften war man sich einig, dass es eine zunehmende Nachfrage nach kleinen, leichten und wirtschaftlichen Personenfahrzeugen geben werde. Um den erhofften Trend zur Massenmotorisierung zu unterstützen, sollten die Hersteller darauf achten, dass „diese Fahrzeuge so beschaffen sei[e]n, dass sie mühelos ohne Mechaniker gefahren werden können“ und, dass sich „durch [ihre] erhöhte Betriebssicherheit die Reparaturen auf ein Mindestmaß“ beschränken.¹⁶ Für die Entwicklung des Kfz-Reparaturwesens war das neue Leitbild des Selbstfahrers von großer Bedeutung, denn ohne „Mechaniker“ zu fahren, hieß konkret ohne Chauffeur-Mechaniker. Stattdessen waren es die Automobilisten selbst, die die vormaligen Aufgaben des Chauffeurs übernehmen sollten bzw. wollten. Zwar gab es auch nach dem Ersten Weltkrieg weiterhin Chauffeure, sie wurden aber durch den bürgerlichen Selbstfahrer zunehmend auf der Straße und im automobilen Diskurs verdrängt.

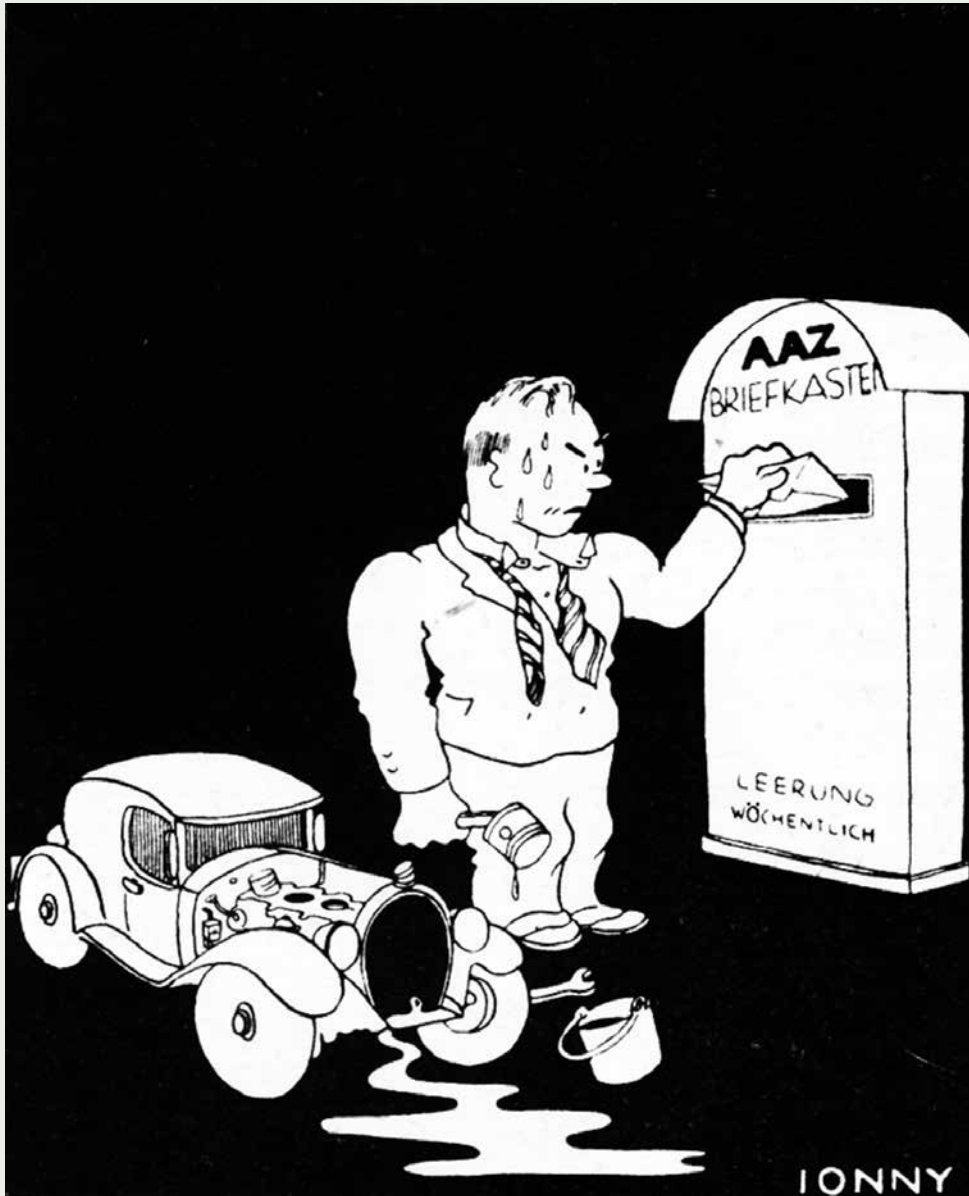
Anhand der Lehr- und Handbücher für den Selbstfahrer lässt sich gut erkennen, dass diese den Chauffeur eben nicht nur beim Fahren, sondern auch beim Umgang mit Wartung und Instandsetzung ersetzten. So lassen sich in Aufbau, Umfang und theoretischem Anspruch kaum

Unterschiede zwischen den Anleitungen für Automobilbesitzer und denen für Chauffeure ausmachen, einige Werke richteten sich ohnehin direkt an beide Akteursgruppen. Eine der frühesten und bekanntesten Anleitungen für den Selbstfahrer war „Filius: Ohne Chauffeur“, die bis 1930 in 13 Auflagen erschien. Zu den nötigen Reparaturfertigkeiten hieß es in der Einleitung der Ausgabe von 1912: „Er [der Selbstfahrer, SK] muss das Automobil genau kennen, je genauer, desto besser, er muss wissen, wie der vielgliedrige Organismus zu hegen und zu pflegen ist, er muss ein Ohr für die Wünsche des Motors haben, er muss ein Meister der Lenkung sein, er muss im Falle eines Defektes mit ruhiger Sicherheit wie ein Arzt den Finger auf die wunde Stelle legen und muss auch das Mittel zur Heilung kennen.“¹⁷ Das Buch erklärte dann auf rund 300 Seiten die Funktionsweise des Motors und der sonstigen Fahrzeugkomponenten. Am Ende jedes Unterkapitels gab der Autor aus seinem eigenen Erfahrungsschatz „eine wahre Blütenlese von Defektmöglichkeiten und Betriebsstörungen“¹⁸ zum Besten, die den Selbstfahrer bei der Fehlersuche anleiten sollten. Insgesamt gingen die einschlägigen Ratgeber für den Selbstfahrer davon aus, dass der durchschnittliche Autofahrer willens und fähig war, das Reparieren zu erlernen.

Was genau und wie viel tatsächlich selbst repariert wurde, lässt sich nicht aus den zeitgenössischen Quellen herauslesen, so gibt es beispielsweise keine aussagekräftigen Pannenstatistiken. Aber die Briefkastensektion der „Allgemeinen Automobil-Zeitung“ zeigt, dass viele Autofahrer ihre Fahrzeuge während der Weimarer Zeit in Eigenregie warteten und im Fall eines Defekts selbst reparierten. In der Briefkastensektion, die sich anfangs mit juristischen und reisebezogenen Fragen beschäftigte hatte, wurden ab 1928 auch technische Anfragen der Leser veröffentlicht. In den folgenden zehn Jahren erhielt die Redaktion rund 15 000 Zuschriften, von denen in jedem Heft eine für repräsentativ erachtete Auswahl abgedruckt wurde. Ein großer Teil der Briefe schilderte technische Störungen und bat den „Briefkas-

tenonkel“ um seinen fachkundigen Rat. Die Briefe und die Antworten lassen zwei wesentliche Elemente des Selbst-Reparierens erkennen, die beide über das rein Technische hinausgingen und zudem das Verhältnis zu den professionellen Kfz-Mechanikern prägen sollten. Zum einen wird deutlich, dass die Automobilisten in ihrer Selbst- sowie der Fremdwahrnehmung durch die Redakteure technische Experten waren. Die Selbstfahrer unterstrichen ihre Expertise durch die Schilderung ihrer langjährigen Fahrpraxis, die gefahrene Kilometerleistung sowie von ihnen bereits erfolgreich durchgeführte Reparaturen. Auch bei der Darstellung ihrer aktuellen Probleme versuchten sie, die beobachteten Symptome und die bereits unternommenen Diagnose- und Reparaturschritte detailliert zu beschreiben. Die Redakteure wiederum gaben in ihren Antworten genaue Hinweise zur weiteren Fehlereingrenzung oder Anleitungen zur Behebung auch umfangreicher Störungen. Die gegebenen Anweisungen erforderten von den Automobilisten viel technisches Wissen und großes handwerkliches Geschick.

Zum anderen wird deutlich, dass das Selbst-Reparieren nicht nur Last, sondern auch Lust war. So lassen die Schilderungen einen gewissen „Sinn für die Genüsse und kleinen Freuden, welche diese profane, frühere Chauffeurstätigkeit einem bürgerlichen Selbstfahrer bereiten“¹⁹ erkennen. Das bereits genannte Handbuch „Filius. Ohne Chauffeur“ verwies darauf, dass es keineswegs ehrenrührig sei, sich die Hände beim Reparieren schmutzig zu machen. Ganz im Gegenteil, der Selbstfahrer scheue den direkten Kontakt mit der Maschine nicht: „Nur der Snob wird sich schämen, wenn man ihn dabei überrascht, wie er selbst Hand an sein Fahrzeug legt.“²⁰ Die Lust am Selbst-Reparieren und den damit verbundenen Stolz interpretiert die Kulturwissenschaftlerin Andrea Wetterauer als Wesensmerkmal der bürgerlichen Kulturtechnik des Autofahrens. Der kundige Umgang mit der neuen Technik versprach einen kulturellen Distinktionsgewinn, zumal wenn Reparaturen auf der Straße ausgeführt werden



2: Die Briefkastensektion der „Allgemeinen Automobil-Zeitung“ war in den 1930er-Jahren eine viel frequentierte Anlaufstelle für ratsuchende Selbst-Reparateure.

mussten und somit zugleich eine öffentliche Demonstration technischen Könnens waren. Das Selbst-Reparieren war demnach nicht nur ein leidiges Erfordernis, dem man auf der Landstraße notgedrungen nachging, sondern Teil einer auf Kenntnis und Übung beruhenden sozialen Praxis. Wie für den guten Chauffeur war es für den einfachen Autofahrer eine Ehrensache, dass er zumindest kleinere Reparaturen selbst ausführte. Für den Mobilitätshistoriker Gijs Mom ist die Panne unterwegs und ihre eigenhändige Behebung ein wichtiger Bestandteil des automobilen Abenteuers.²¹

DAS PROFESSIONELLE KFZ-REPARATURHANDWERK

Für größere Reparaturen oder für den Fall, dass sie eben doch nicht selbst Hand anlegen wollten, griffen Automobilbesitzer auf die Dienste von Reparaturwerkstätten zurück. Zur Auswahl standen bereits 1922 „die unabhängige selbständige Werkstatt, die Werkstatt, welche von einer Automobilfabrik oder deren Filiale unterhalten wird und die Werkstatt einer Autohändlerfirma“.²² Daneben gab es aber auch noch die große Gruppe der Werkstätten anderer Gewerbe, wie Schlossereien oder Schmieden, die im Nebenerwerb Automobilreparaturen übernahmen. Oftmals befanden sich diese „Misch-Auto-Reparaturwerkstätten“ außerhalb der größeren Städte, wo sich schon mangels Kundschaft der Betrieb einer spezialisierten Werkstatt nicht rentiert hätte. Diese Ad-hoc-Mechaniker waren während der 1920er-Jahre noch anerkannter Teil des Kfz-Reparaturwesens.²³ Die im April 1928 gegründete Fachzeitschrift „Die Reparaturwerkstatt“ wandte sich explizit an die Schlosser- und Schmiedemeister sowie an mechanische Werkstätten und Klempnereibetriebe, die Autoreparaturen ausführten.

Der Zugang zum Kfz-Reparaturwesen war noch unreglementiert. Ein Weg ins Kfz-Handwerk führte z. B.

über Autoreparatur-Kurse, die von Gewerbeämtern, Bezirksvereinen des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI) und verwandten Institutionen angeboten wurden. Sie unterschieden sich nicht nur in der Kurslänge, zwischen wenigen Tagen und mehreren Wochen, sondern auch in Bezug auf die Zugangsvoraussetzungen. Zu einigen Kursen waren nur Schlosser- und Schmiede-Gesellen mit mindestens dreijähriger Berufserfahrung zugelassen, andere Kurse konnten auch von anderen Handwerkern, wie Elektrikern und Installateuren, besucht werden. Daneben gab es in den 1920er-Jahren zudem bereits die Möglichkeit, eine mehrjährige Lehre zum Kfz-Mechaniker zu absolvieren. Der Reichsverband des Deutschen Handwerks hatte hierzu unverbindliche Empfehlungen zur Ausbildung und zum Prüfungswesen herausgegeben. Da es aber keine eigenen Innungen gab, fand das Ganze unter der Ägide anderer Gewerbe statt, in Süddeutschland war dies das Mechanikerhandwerk, während in Norddeutschland vermehrt Schlosser- und Schmiedeeinnungen zuständig waren.

Die unübersichtliche bzw. fehlende Regulierung des Kfz-Reparaturgewerbes dürfte ihren Teil dazu beigetragen haben, dass viele Automobilisten den Werkstätten recht misstrauisch gegenüberstanden. Die Erfahrungsberichte und Zuschriften in der Allgemeinen Automobil-Zeitung geben ein reges Zeugnis des weit verbreiteten automobilen Unmuts. Verschärft wurden die Spannungen zwischen Automobilisten und Kfz-Reparateuren durch den Umstand, dass sich ein normaler Kfz-Handwerker kein eigenes Automobil leisten konnte. Selbst wenn die Anschaffung eines gebrauchten Wagens möglich gewesen wäre, war der Unterhalt schlicht zu kostspielig. In Deutschland wurde in der Zwischenkriegszeit zwar viel über Massenmotorisierung gesprochen und geschrieben, aber die hohen Kosten, nicht zuletzt durch hohe Steuern, verhinderten, dass wirklich breitere Schichten ein Automobil anschaffen konnten. Das bedeutete, dass die Kfz-Reparateure selbst nur über geringe Fahrerfahrung verfügten, zugleich aber die automobiltechnische Expertise für sich reklamierten.

Im Herbst 1928 rief schließlich die Zeitschrift *Auto-Technik* die „große Reparaturmisere“ aus. Der Autor des so betitelten Beitrags musste konstatieren, dass tatsächlich in vielen Werkstätten schlechte Arbeit gemacht werde.²⁴ Das Reparaturenwirlwarr sei dafür verantwortlich, dass Automobilisten „aus Angst vor neuen großen Ausgaben selber Großreparaturen ausführen.“²⁵ Die unhaltbaren Zustände bei der Kfz-Reparatur seien gar geeignet, das gesamte deutsche Kraftfahrwesen zu bedrohen, da potenzielle Autokäufer angesichts solcher Vorkommnisse zurückschrecken und Autobesitzer ihren Wagen schnellst möglich wieder veräußern würden. Schuldige für die Misere waren schnell ausgemacht – es waren die Ad-hoc-Mechaniker: „Der Schmied, der Fahrrad- und Nähmaschinenmechaniker, der Bauschlosser muss vier Jahre lernen; die angeblich so komplizierte Maschinerie eines Kraftfahrzeuges kann jedoch von jedem, der einmal gelernt hat eine Feile zu führen, in sechs Wochen so erfasst werden, dass alle Mängel behoben, alle Reparaturen einwandfrei ausgeführt werden können?!“²⁶ Abhilfe könne deshalb nur eine veränderte Organisation schaffen, das selbständige Kfz-Handwerk müsse endlich reichsweit anerkannt werden.

Der Organisationsgrad in den einzelnen Ländern war bislang sehr unterschiedlich, so gab es z. B. in Sachsen bereits früh eigene Kfz-Innungen, die jedoch keine Zwangsinnungen waren, also auf dem freiwilligen Zusammenschluss einzelner Werkstätten beruhten. In Berlin und anderenorts strebten die spezialisierten Kfz-Betriebe erst um 1930 die Anerkennung von Zwangsinnungen für das Kfz-Reparaturhandwerk an. Ein entsprechender Antrag erreichte zur Jahreswende 1930/31 den Oberpräsidenten von Berlin und der Provinz Brandenburg. Den Eigeninteressen des Kfz-Handwerks standen jedoch die Interessen der anderen Handwerke gegenüber, die bislang in die Organisation des Reparaturwesens mit eingebunden waren. Diese setzten ihre ganze institutionelle Macht ein, um eine Entscheidung zugunsten der Kfz-Handwerker zu verhindern. Im März 1932 ergriff schließlich der preußische Minister

für Handel und Gewerbe Partei für das Kfz-Handwerk, womit eine wichtige Vorentscheidung gefallen war. Der endgültige Durchbruch erfolgte gleichwohl erst nach der nationalsozialistischen Machtübernahme.

Die NS-Handwerkspolitik folgte einer historisierenden Stände-Ideologie, zugleich sollte die Unterstützung des Kfz-Handwerks der angestrebten Volksmotorisierung Vorschub leisten. Das organisierte Kfz-Reparaturgewerbe begrüßte entsprechend, dass „[...] im Dritten Reich [...] die ständische Selbstverwaltung eine Selbstverständlichkeit [ist].“²⁷ In den folgenden Jahren entwickelte sich eine enge Symbiose zwischen dem selbständigen Kfz-Handwerk und dem Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps (NSKK).

Nach dem Aufbau von Pflichtinnungen 1934 war ein wichtiger Schritt zur Regulierung des Kfz-Gewerbes die am 18. Januar 1935 erfolgte Einführung des großen Befähigungsnachweises. Ab sofort stellte der Kfz-Meisterbrief die einzig gültige Konzessionsurkunde für die Gründung einer Reparaturwerkstatt dar, womit allen anderen Handwerkern der Zutritt zum Feld des Reparaturwesens fortan verwehrt war. Als Zugangsbarriere mussten angehende Kfz-Mechaniker nun eine dreieinhalbjährige Lehre absolvieren und die abschließende Gesellenprüfung bestehen, während das Recht zur Lehrlingsausbildung an den Meisterbrief gebunden war. In Abkehr zur bisherigen Praxis war Reparaturexpertise nun an formale Qualifikationen gebunden. Die Institutionalisierung des Kfz-Handwerks ging einher mit der ideologisch aufgeladenen Bekämpfung von „Pfuschern“ und „Schwarzarbeitern“, diesen drohte neben der strafrechtlichen Verfolgung sogar die Einweisung in ein Konzentrationslager. Im Kfz-Reparaturwesen richtete sich die Propaganda gegen freie Reparatoren und solche Handwerker, die bislang im Nebenverdienst Automobile repariert hatten. Das System der „Auchhandwerker“ sei endlich vorüber, frohlockten die Kfz-Mechaniker.²⁸



3: Während ihrer Professionalisierungsphase in den 1930er-Jahren polemisierten die Kfz-Mechaniker gegen andere Ad-hoc-Mechaniker, denen sie Pfusch und Schwarzarbeit unterstellten.

Im Gegensatz zu den Ad-hoc-Mechanikern ließen sich die Automobilisten nicht auf dem Verordnungswege vom Reparieren abbringen. Stattdessen setzte eine doppelte Erziehungskampagne ein: Zum einen wurden die Autofahrer belehrt, dass sie nicht die nötige Expertise fürs Reparieren besäßen, womit das Wissen der einfachen Automobilisten zum Laienwissen herabgesetzt wurde. Eine besondere Rolle bei der Erziehung der Automobilisten kam den Zeitschriften der Automobilclubs zu. Während diese, wie gesehen, zuvor die technischen Kompetenzen der Autofahrer eher hoch eingeschätzt und mit Reparaturanleitungen

das Selbst-Reparieren unterstützt hatten, warnten sie nun, nach der Etablierung des selbständigen Kfz-Handwerks, vor Selbst-Reparaturen. Stattdessen erhielten Automobilisten jetzt den Rat, ihren Wagen zur Fehlerdiagnose und -behebung in eine Werkstatt zu bringen. Deutlich wird der sich abzeichnende Wandel des Nutzerbildes in der semantischen Verschiebung vom „Reparieren“ zum weniger prestigeträchtigen „Basteln“. War der Automobilist bislang zum Reparieren angeleitet worden, wurde er nun als Bastler angesprochen, der nur mehr kleine Ausbesserungen selbst vornehmen sollte.²⁹

Zum anderen wurden die Kfz-Mechaniker über den standesgemäßen Umgang mit ihren Kunden unterrichtet. Kritik der nun als technisch unerfahren geltenden Automobilisten an der Arbeit einzelner Werkstätten wurde zur Kritik am Berufsstand und zum Angriff auf die Ehre des Kfz-Meisters. Nachdem zunächst die Ad-hoc-Mechaniker aus dem Feld des Kfz-Reparaturwesens herausgedrängt worden waren, wurde Ende der 1930er-Jahre auch den Selbstfahrern ihre Reparaturkompetenz abgesprochen. Schließlich schränkte der Ausbruch des Krieges die private Automobilnutzung stark ein und entschied den Konflikt zwischen Autofahrern und Kfz-Mechanikern zugunsten der professionellen Reparatoure.

FAZIT

Die Geschichte der Kfz-Reparatur zeigt, wie zu Beginn das störanfällige Objekt Automobil von ganz verschiedenen Akteuren gewartet und instandgesetzt wurde. Dies ist angesichts einer zumindest außerhalb größerer Städte kaum ausgebauten automobilen Infrastruktur auch wenig überraschend. Bei einer Panne unterwegs war es eine schlichte Notwendigkeit, dass entweder der Chauffeur-Mechaniker oder in der Zwischenkriegszeit der bürgerliche Selbstfahrer den Schraubenschlüssel in die Hände nahm, um den Wagen selbstständig wieder in Gang zu setzen. Alternativ griffen Automobilisten auf andere Handwerker, wie Schmiede und Schlosser, zurück, die Automobile im Nebenerwerb reparierten. Alle drei Akteursgruppen – Chauffeure, Selbstfahrer und Ad-hoc-Mechaniker – wurden bis Ende der 1920er-Jahre als technisch kompetente Reparatoure angesehen und die Praktik des Selbst-Reparierens als legitim anerkannt.

Erst mit der weiteren Verbreitung des Automobils entstanden mehr und mehr spezialisierte Kfz-Werkstätten, in den 1920er-Jahren gab es bei einem Automobilbestand von 420 000 Wagen rund 20 000 von

ihnen. Die Kfz-Mechaniker reklamierten zunehmend die alleinige Reparaturoxpertise für sich und gerieten darüber in Konflikt mit den Ad-hoc-Mechanikern und den Selbstfahrern. Die Ad-hoc-Mechaniker wollten sich das lukrative Kfz-Reparaturgeschäft nicht ohne weiteres wegnehmen lassen und so wandten sie sich vehement gegen die Institutionalisierung eines unabhängigen Kfz-Handwerks. Zunächst blieb den Kfz-Mechanikern deshalb nur der Weg, freie Innungen zu gründen. Erst Mitte der 1930er-Jahre gelang es den Kfz-Mechanikern, ein eigenes Gewerbe mit Zwangsinnung, obligatorischer Lehrzeit, Gesellen- und Meisterbrief durchzusetzen. Begünstigt wurde dies durch die nationalsozialistische Handwerks- und Automobilpolitik.

Nachdem die Ad-hoc-Mechaniker aus dem Feld gedrängt worden waren, mussten die Kfz-Mechaniker, um ihr Reparaturmonopol durchzusetzen, noch die Automobilisten von ihrem Tun abbringen. Für den bürgerlichen Selbstfahrer war das Selbst-Reparieren allerdings eine wichtige neue Kulturtechnik, die soziale Interaktion und gesellschaftliche Teilhabe, Sinn- und Identitätsstiftung versprach. Der automobilen Selbst-Reparateur war Teil des technikaffinen Bürgertums, für ihn war das Reparieren nicht nur Last, sondern auch Lust. Die Kfz-Mechaniker konnten sich jedoch auf ihre professionelle Allianz mit den Automobilclubs und deren Zeitschriften verlassen. Diese belehrten die Automobilisten seit den 1930er-Jahren darüber, dass Kfz-Reparaturen nur etwas für professionelle Kfz-Mechaniker sei und sie sich deshalb mit kleineren Basteleien zufrieden geben sollten. Und tatsächlich ging das Selbst-Reparieren in der Folge langsam zurück, wobei die kriegsbedingte Einschränkung des privaten Kfz-Gebrauchs ihren Teil dazu beigetragen haben dürfte, dass seit den 1940er-Jahren das Kfz-Handwerk das Reparaturmonopol relativ unumstritten für sich beanspruchen konnte.

Stefan Krebs

- 1** Gijs Mom: *Emergence and Persistence of the Car, 1895–1940*. New York 2015.
- 2** Kevin Borg: *Auto Mechanics. Technology and Expertise in Twentieth-Century America*. Baltimore 2007.
- 3** Stefan Krebs: „Notschrei eines Automobilisten“ oder die Herausbildung des deutschen Kfz-Handwerks in der Zwischenkriegszeit. In: *Technikgeschichte* 79 (2012), H. 3, S. 185–206. (= Krebs 2012 a)
- 4** Reinhold Reith: Was war vor der Wegwerfgesellschaft. In: *Kunst & Technik* 38 (2014), H. 1, S. 12–18.
- 5** Borg 2007 (wie Anm. 2), Krebs 2012 a (wie Anm. 3), Stefan Krebs: „Sobbing, Whining, Rumbling“ – Listening to Automobiles as Social Practice. In: Karin Bijsterveld; Trevor Pinch (Hrsg.): *The Oxford Handbook of Sound Studies*. Oxford, New York 2012, S. 79–101 (= Krebs 2012 b), Stefan Krebs: „Dial Gauge versus Senses 1–0“: German Auto Mechanics and the Introduction of New Diagnostic Equipment, 1950–1980. In: *Technology and Culture* 55 (2014), H. 2, S. 354–389.
- 6** Steven Jackson: Rethinking Repair. In: Tarleton Gillespie; Pablo Boczkowski; Kirsten Foot (Hrsg.): *Media Technologies: Essays on Communication, Materiality and Society*. Cambridge 2014, S. 221–240.
- 7** Julius Küster, überarbeitet von R. Schmidt: *Chauffeur-Schule. Theoretische Einführung in die Praxis des berufsmäßigen Wagenführers* (= Autotechnische Bibliothek, Bd. 28). Berlin ⁴1907.
- 8** B. Martini: *Praktische Chauffeur-Schule*. Berlin ⁶1922.
- 9** O. H. Hacker: *Panne unterwegs*. Leipzig, Wien und Berlin 1932, S. 18.
- 10** Joachim Fischer: *Automobil-ABC*. Berlin ⁷1928.
- 11** Hacker 1932 (wie Anm. 9).
- 12** Adolf König: *Das Automobil und seine Behandlung*. Berlin ⁷1919, S. 304.
- 13** Rudolf Heßler: *Der Selbstfahrer*. Leipzig 1926, S. 216–217.
- 14** Krebs 2012 b (wie Anm. 5).
- 15** Douglas Harper: *Working Knowledge. Skill and Community in a Small Shop*. Chicago 1987.
- 16** Berger von Lengerke: Zeitgemäße Konstruktions-Richtlinien. In: *Allgemeine Automobil-Zeitung* 20 (1919), H. 15, S. 11–13, hier S. 11 u. 13.
- 17** Adolf Schmal: *Filius: Ohne Chauffeur*. Wien ⁴1912, S. 10.
- 18** Schmal 1912 (wie Anm. 17), S. 355.
- 19** Andrea Wetterauer: *Lust an der Distanz. Die Kunst der Autoreise in der „Frankfurter Zeitung“*. Tübingen 2007, S. 156 f.
- 20** Schmal 1912 (wie Anm. 17), S. 14.
- 21** Gijs Mom: *Civilized Adventure as a Remedy for Nervous Times: Early Automobilm and Fin-de-siècle Culture*. In: *History of Technology* 23 (2001), S. 157–191.
- 22** A. G. von Loewe: Die große Reparaturmisere. In: *Auto-Technik* 17 (1928), H. 26, S. 11–14, hier S. 11.
- 23** Eugen Mayer-Sidd: Die Auto-Reparaturwerkstätten der kommenden Jahre. In: *Krafthand* 4 (1931), H. 4, S. 79.
- 24** Von Loewe 1928 (wie Anm. 22).
- 25** Anonym: Reparaturen-Chaos, und wer hilft heraus? In: *Allgemeine Automobil-Zeitung* 32 (1931), H. 2, S. 7.
- 26** Testor: Reparaturenchaos – Geburtswehen eines neuen Handwerks. In: *Allgemeine Automobil-Zeitung* 32 (1931), H. 4, S. 18.
- 27** W. E. Sch.: Freie Bahn ... In: *Das Kraftfahrzeug-Handwerk* 6 (1933), H. 4, S. 49 f.
- 28** Anonym: Die Handwerkskarte, der große Befähigungsnachweis ist da. In: *Das Kraftfahrzeug-Handwerk* 8 (1935), H. 2, S. 17–25.
- 29** A. R.: Der Bastler macht leichte Reparaturen allein. In: *Allgemeine Automobil-Zeitung* 34 (1933), H. 27, S. 15 f.

Abbildungsnachweis

- 1: *Allgemeine Automobil-Zeitung* 33 (1932), H. 42, S. 19;
 2: *Allgemeine Automobil-Zeitung* 33 (1932), H. 47, S. 17;
 3: *Allgemeine Automobil-Zeitung* 34 (1933), H. 43, S. 12.