

In: Paul Virilio: Fahren, fahren, fahren ...  
Berlin 1978

\*\*\*

Aber es gibt auch ein Phänomen von NÄHE, das hier ins Auge gefaßt werden muß. Die Geschwindigkeit, mit der die Objekte über den Bildschirm des Guckfensters wandern, hängt auch vom Grad ihrer Nähe ab: je weiter das Flugzeug sich vom Erdboden entfernt, umso langsamer zieht die überflogene Landschaft vorbei; die Welt wird statisch. Die mit sehr hoher Geschwindigkeit aufsteigende Maschine erreicht einen Punkt, an dem aus der Entfernung alles stillzustehen scheint.

Für den Blick aus dem Fenster des Automobils scheint der Vordergrund blitzschnell zu verschwinden, während der Hintergrund nur langsam wegrückt. In der frühesten literarischen Behandlung der Geschwindigkeit (vgl. dazu: Claude Pichois' Essay "Vitesse et vision du monde", Editions la Baconnière) haben die Reisenden ein Gefühl für diese Magie und vergleichen häufig den Zug mit einer LATERNA MAGICA, gleichsam als sei die Dynamik der Phantasmagorie, dem Wahn verschwimmt (wie ehemals das Wasser) und die Statik der Vernunft.

In der Tat beginnt ein Umsturz in der Ordnung der Perception mit dem Auskommen der Dampfkraft, wie Hugo in "En voyage" bezeugt, wenn er schreibt: "Die Schnelligkeit ist unerhört, die Blumen am Wege sind keine Blumen mehr, sondern Flecken oder eher noch rote und weiße Striche, KEINE PUNKTE MEHR, NUR NOCH STRICHE."

22

Das spektakuläre Auftauchen der Linearität, der Geradlinigkeit mit der zunehmenden Geschwindigkeit der Fahrzeuge bekräftigt die der großen Kommunikationswege, der römischen Straßen, Königsstraßen, Eisenbahnen, Nationalstraßen und bald der Schnellstraßen und Autobahnen. Der im Vordergrund vorbeihuschende Streifen spiegelt nur die Geradlinigkeit oder richtiger die Begradigung wieder, die die Landschaft durch die Eisenbahnlinie erfährt. So wie der Kondensstreifen des Flugzeugs eine Luftstraße anzeigt, die tatsächlich nur die FLUGBAHN DES JETS ist, so sind auch die Straßense oder die Schiene Flugbahnen, ist die Infrastruktur der Straßen oder Eisenbahnen ein FAHRZEUG, "statisches" Fahrzeug, auf das das "dynamische" Fahrzeug angewiesen ist, weil es ihm erlaubt, die mehr oder weniger starken Unebenheiten der Erdoberfläche und die verschiedensten Hindernisse zu "überqueren". So wie die BRÜCKE eine STRASSE ist, die den Fluß überquert, so ist die Straße eine Brücke, die den Wald durchquert, sind alle Straßen Brücken, Punkte, die zu Strichen geworden sind, Geraden\*, die endlos weiterlaufen.

Die allererste Funktion der GESCHWINDIGKEIT ist es daher, den Sinn und die Bedeutung der Geraden und - was weniger deutlich ist - des RECHTS und der Gerechtigkeit festzulegen.\*\*

Ein wenig wie bei jenem Architekten, für den die Gerade und der rechte Winkel absolute Zeichen von Zivilisation waren, die Geomorphologie aber das Urchaos, so hat offenbar die Popularisierung, das heißt die angebliche Demokratisierung der ho-

\*la droite - die Rechte, die Gerade

\*\*le droit - das Recht

23

hen Geschwindigkeiten die starre Gerade weit über alles Verschlungene gestellt, über die unheilvolle Gestalt der sich windenden Schlange und die Kurve, die das Tempo der Fahrt bremst und durch die Zentrifugalkraft gefährlicher macht: all das läßt ein mythologisches, ein mythologisches Klima aufstehen, in dem es wieder von Drachen, Meeres-  
schlangen und labyrinthischen Gängen wimmelt -  
Gestalten einer durchquerten, durchfahrenen Welt.

Die auf der Windschutzscheibe erscheinende (illusorische) Belebtheit erweitert die Natur um etwas, was ehemals den Fabeltieren zukam. Die wandelbare Geographie des Landes der Geschwindigkeit tritt im letzten Jahrhundert in die Geschichte ein, um das Bestiarium dunkler Vorzeit wieder aufleben zu lassen. Die Ordnung des ländlichen Lebens, die Ruhe des Landes werden über den Haufen geworfen von der industriellen Revolution, dem Bergwerk, der Fabrik, und werden es künftig noch mehr durch die Revolution des Transportwesens, das heißt den exponentiellen Anstieg der Geschwindigkeit der Massenkommunikationsmittel; Telegraph, Telefon. Radio und Fernsehen zeichnen sich schon im Abteilfenster des Zuges oder im Heckfenster des Autos ab. Was dort gegen den Horizont entschwindet, ist die erste Realität. Raum und Gegenstand der Erfahrung, zugunsten der der raschen Ortsveränderung, des Gespürs für die Dinge und Stoffe, die zu Zeichen und Anweisungen werden. Wie Kafka voraussah, setzt der Reiz der hohen Geschwindigkeit die Identität zugunsten der Konformität herab: am Ende legen das Kino, die Kinetik, dem Auge eine Uniform an. Die Einlinigkeit und Einförmigkeit begleiten die Eroberung des neuen und letzten Kontinents, des Kontinents der Geschwindigkeit.

Wie B. Gastineau in "La Vie en chemin de fer" präzisiert: "Vor der Erschaffung der Eisenbahn regte die Natur sich nicht mehr... die Himmel selbst schienen unbeweglich. Die Eisenbahn hat alles belebt, alles bewegt, der Himmel ist eine lebendige Unendlichkeit geworden."

Die ganze Bewegung der modernen Physik, die 1916 zur allgemeinen Relativitätstheorie führen wird, zeichnet sich hier ab, aber es ist auch der unwiderfällige Eintritt in ein Universum reiner Gewalt, das von der atomaren Technik entfesselt wurde. Nach der Gewalt in der Entwicklung der Arten a la Darwin folgt jetzt die Zerstörung der Umwelt

...  
Wenn das Zugfenster eine Laterna magica ist, so läßt sie die Schatten der Wissenschaft erscheinen. Auch das Auto ist eine Dunkelkammer, die die Bestandteile unserer Alltagswelt zu bewegten Partikeln, zu Parabeln werden läßt. Wenn die PÄDAGOGIK ursprünglich die Verbindung des Sinns und des Fußmarsches in den Gärten Akademos' war, wenn die langsame Annäherung einen sinnvollen Zusammenhang zwischen den Elementen der durchschrittenen Welt stiftete, so schieben die hohen Geschwindigkeiten die Bedeutungen ineinander, bis sie schließlich ganz auflösen wie das Licht die Farben auflöst. Doch dies Flimmern der Geschwindigkeit führt zum vorübergehenden Erblinden, zum blinden Passagier. Die Reise wird zur Strategie der Verschiebung, zum reinen Projekt, zu einem Gleiten des Gefühls, des Takts und der Taktik von der Erfahrung zur strategischen Übung. So kurz sie auch sein mag, die Fahrt von einem Ziel zum anderen, von einer Stadt zur anderen wird zum bloßen Unwohlsein des Wartens auf die Ankunft, die Weitreise wird zur Herzbeschwerde.

Dieses Unbehagen ähnelt einer Desorientierung, bei der der Schwindel (der Stress) die ersten Wirkungen einer Depersonalisierung anzeigt, an der das Fortbewegungsmittel Schuld trägt.

Das Fahren erzeugt Übelkeit (See-, Luft-, Reisekrankheit), so als schliege das Zusammenschieben der Bedeutungen direkt auf den Magen, so als erzeugten visuelle und orale Aufnahmen ein und dasselbe Phänomen von Lebensmittelvergiftung.

Das Verschwinden der Einzelheiten der Welt im Flimmern der Geschwindigkeit läßt die gleichen Symptome fühlbar werden: Ohrensausen, Sichtstörungen, Bild- und Farbausfälle. In hohen Dosen, das heißt bei hoher Geschwindigkeit, führt das Autofahren an den Rand der Bewußtlosigkeit - zu schneller Ortswechsel ist mit Vorsicht zu genießen...

Die schnelle Bewegung hat die Erfahrung des durchquerten Bereichs mit Eis überzogen, die Tatsachen haben sich aufgelöst, wie in der Wüste haben wir keinen Anhaltspunkt mehr außer uns selbst, die Relativität führt uns in die Irre - der Kontinent der Geschwindigkeit wäre demnach der brutale Einbruch eines Nicht-Ortes in die Geschichte, die Fahrzeugwelt hätte so schließlich die letzte Enklave aufgelöst, und die Industrie (die industrielle Revolution) zeigte sich nur noch als Fabrikation von Geschwindigkeit.

Mit dieser letzten Enklave aber löste sich zugleich der Boden der Erfahrung auf... Ablösung der Netzhaut, Bruch der Nähe und endgültiger Übergang zur Vermittlung durch das Fahrzeug - Merkmale einer Gesellschaft, die dazu übergeht, die Mittel (der Übertragung, der Kommunikation) für den Zweck, für das Ziel zu halten.

26

Kehrt man für einen Augenblick zurück zur industriellen Revolution, so stellt man fest, daß sie logisch zu diesem Extrem führt; sie beginnt mit der Perfektionierung der großen Fahrzeug-Archetypen: dem Dampfloz und dem Dampfschiff, die aus der Welt einen "Streckenteppich" machen, von den Schienensträngen bis zum Bau der großen Isthmen und internationalen Schifffahrtskanäle im Lauf des 19. Jahrhunderts.

Das Kapital fließt stromauf und stromab, vom Handel in die Industrie oder von den Konsumgüterindustrien in die Basisindustrien, Eisenverarbeitung, Chemie, um endlich bei den Quellen der Energie anzukommen, den Basisenergien, Öl und Petroleum, bis schließlich mit dem Atom die reine Kraft auftaucht: die Energie ist zugleich die absolute Waffe, das Mittel ist zum Zweck geworden.

\*\*\*

27