Zeitschrift: Ferrum : Nachrichten aus der Eisenbibliothek, Stiftung der Georg Fischer AG

Herausgeber: Eisenbibliothek

Band: 62 (1990)

Artikel: Vom Ende der Beschleunigung oder Die Entdeckung der Langsamkeit

Autor: Gendolla, Peter

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-378246

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Vom Ende der Beschleunigung oder Die Entdeckung der Langsamkeit

Prof. Dr. Peter Gendolla
Universität Siegen FB 3
Postfach 10 1240
D-5900 Siegen

Einleitung

«Die Rückkehr des Raumes», unter diesem Titel begann Mitte September – rechtzeitig zur IAA in Frankfurt – die Wochenzeitschrift «Die Zeit» eine Serie über die Möglichkeiten und Unmöglichkeiten der aktuellen Situation auf der Strasse, der Schiene und in der Luft (das Wasser blieb, wohl des trockenen Sommers wegen, aussen vor). Es sind im wesentlichen Unmöglichkeiten, die verwendeten Begriffe kommen immer häufiger aus der Medizin: die Strassen, ob Autobahn oder in den Städten, verstopft, kurz vor dem Infarkt; der Flugverkehr auf Warteschleife, die Flughäfen im Stress; dagegen die Schiene, die helfen könnte, am Tropf, sprich zuwenig Geld aus Bonn.

Ich will hier nicht in diese Rede einstimmen, nicht um diese Entdeckung der Langsamkeit wird es im Folgenden gehen – auch wenn wir dazu sicher noch einiges hören und diskutieren können. Statt dessen will ich ein wenig von der «Begeisterungsgeschichte» vorstellen, die Eisenbahn, Auto und Flugzeug zunächst ja ausgelöst hatten, und von ihrem Umkippen – d. h. wie es vom Ruf «Schneller! Noch schneller!», den die Futuristen zu Beginn unseres Jahrhunderts ausstiessen, zu jenem «Frenate il mondo» (Bremst die Welt!) gekommen ist, das über dem Bericht zu einem Kongress in Mailand im letzten Jahr stand, der sich der Krise des «mito della velocità» (Mythos der Geschwindigkeit) widmete (und das allein will im bis heute autoverrückten Italien schon etwas heissen). Die Futuristen waren vor allem Maler und Literaten, und in ihren Medien, Kunst und Literatur, finden sich die deutlichsten Reaktionen, Urteile, Voraussagen zur Geschichte der Bewegung und ihrer technischen Mittel, heftige Ablehnung wie intensive Begeisterung. Durch ihr Glas also will ich die Geschichte der Geschwindigkeit ein wenig Revue passieren lassen.

Über Zeiterfahrung inner- und ausserhalb von Kunst und Literatur

Eines der ursprünglichen Modelle für Literatur, den Zusammenhang der Dinge zu beschreiben, bildet die Fahrt, die Reise. Man muss nicht an Odysseus' Irrfahrten, Sindbads Reisen oder Don Quijotes Ausflüge erinnern, um das zu unterstreichen: der Weg in eine äussere Welt gibt das Schema, an dem sich die innere Welt verändert und bildet, an dem sich im Wortsinne Erfahrung reflektiert, Folgen hat oder wieder verlöscht. Das hat mindestens zwei Gründe, einen praktischen und einen eher formalen. Walter Benjamin unterscheidet die Literatur der Sesshaften von der Literatur der Reisenden mit ihren «archaischen Stellvertretern... Ackerbauer und Seemann» [1], unterscheidet die Mitteilung von Ratschlägen zur alltäglichen Lebensbewältigung vom Bericht über das Fremde. Das liefert den praktischen Grund, das Erlebnis des Niegesehenen, Unerhörten. Der formale ergibt sich aus der Linearität des Erzählens. Mitteilenswerte Ereignisse können immer nur nacheinander, am Faden der Worte, der Kette der Buchstaben abgewickelt werden. Der praktische und der Buchstabenweg zusammen geben die Möglichkeit, die Geschichte zu erzählen. Um vier Etappen dieser Geschichte soll es im Folgenden gehen.

1. Beschleunigungen

Um von Beschleunigung reden zu können, ist die Annahme einer kontinuierlichen Grösse notwendig, einer Einheit, an der Beschleunigung gemessen werden kann. Nur in bezug auf eine gleichmässige und unabhängige Zeit kann die Zunahme der Geschwindigkeit festgestellt wer-

den. Diese lineare Zeit, deren mathematisch-physikalische Implikationen Newton beschrieben hat, dominiert das Zeitbewusstsein der europäischen Gesellschaften wohl erst seit der Erfindung der exakt geregelten Räderuhren im 14. Jahrhundert. Erst diese praktische Konstruktion einer absoluten Zeit ermöglicht den Beginn der Naturwissenschaften und ihrer technischen Vehikel, immer neue Erfindungen zur Ausweitung der materiellen Produktion. Sie sprengen tradierte Lebenswelten, begründen den schnelleren Austausch von Menschen und Dingen.

1769 und 1789 sind die entscheidenden Daten des Übertritts der statischen Ständegesellschaften in die dynamischen Industriegesellschaften, James Watts Erfindung der Dampfmaschine und die Französische Revolution. Die allen Generationen des beginnenden 19. Jahrhunderts gemeinsame Erfahrung kann die der Beschleunigung genannt werden.[2] Ob als Wechsel der Regime, Bevölkerungsexplosion, Wandel der Rechtssysteme, die «Geschwindigkeit der Zeit» (Lamartine) verzehrt jede Distanz. R. Kosellek benennt die Eisenbahn als zentrales Vehikel und stärkste Metapher dieses Fortschritts.

«... mit der Eisenbahn schien der Mensch endlich Herr über die Naturgewalten zu werden, an sie knüpften sich jene utopischen Hoffnungen, die mit zunehmender Geschwindigkeit das vermeintliche Ziel der Geschichte, den ewigen Frieden, zu erreichen trachteten.»[3]

1820 fahren die ersten «Dampfwagen» in den Strassen Londons; 1825 wird die Strecke Stockton–Darlington eröffnet; 1838 die berühmte zwischen London und Manchester.[4] Von hier datiert die Verspannung Europas, Nordamerikas, der Erdkugel mit einem Netz von Stahlschienen, auf denen Menschen und Güter mit ansteigender Geschwindigkeit bewegt werden, bis zu den Hochgeschwindigkeitszügen unserer Tage, den TRANSRAPID oder TGV, Train de Grand Vitesse, Paris–Lyon in drei Stunden. Es handelt sich um einen wichtigen Schritt in die technische Kommunikation, die immer Transport der Daten eines Einzelsinns, des visuellen und des akustischen vor allem, bedeutet. Motoren treiben dabei diese Zerlegung der Sinne voran. Komplexe Bewegungen werden in einfache zerlegt und von Motoren übernommen. Dampfmaschine, Gas- und Elektromotor bilden im 19. Jahrhundert den Kern dieser Ersetzungen.

In der zweiten Jahrhunderthälfte ist das bereits sehr dichte Eisenbahnnetz noch zu grob, gibt es einen neuen Beschleunigungsschub mit dem Kraftfahrzeug. 1885 unternimmt Karl Benz erste Ausflüge mit einem dreirädrigen Motorwagen. Als Sohn eines Lokomotivführers hatte er die Idee, «ein Fahrzeug herzustellen, das ohne Pferde, ähnlich wie die Züge auf den Schienen, sich auf der Landstrasse schienenlos bewegte.»[5] 1894 begann der Serienbau des Autos, es kostete 2000 Reichsmark und erreichte 20 km/h. Bereits 1912 wurden 160 km/h mit einem Rennwagen erreicht.

Die Beschleunigung des Verkehrs beherrscht vom Beginn des 19. bis weit ins 20. Jahrhundert das Bewusstsein von Erfindern, Ingenieuren, Unternehmern, Politikern und Verwaltungsbeamten, führt zu Schnellbooten und Überschallflugzeugen, mit denen der Abstand Frankfurt–New York inzwischen auf dreieinhalb Stunden geschrumpft ist. «Aufbrechen heisst sich fortbegeben, vom Quai ablegen, aus dem Hafen auslaufen, losfahren...», schreibt Paul Virilio, der wohl gegenwärtig die ausführlichsten Analysen jener Beschleunigungsphänomene liefert, in seinem Buch «Fahren, Fahren, Fahren...».

«Aufbrechen... heisst aber auch mit seiner Ruhe brechen, auf die Gewalt der Geschwindigkeit abfahren, jene unvermutete Gewalt, die das Fahrzeug erzeugt, jene Schnelligkeit, die uns so jäh von den durchquerten Orten losreisst... Jeder Aufbruch ist auch ein Abbruch unseres Kontakts, unserer direkten Erfahrung; ... durch ihre Gewalt wird die Geschwindigkeit gleichzeitig Geschick und Ziel.»[6]

2. Die Geschwindigkeit der Sprache

Es ist die Erfindung des Buchdrucks, die den Wissensaustausch seit dem 15. Jahrhundert enorm beschleunigt. Erst durch den Buchdruck wird die allgemeine Ausbreitung von Ideen und Techniken möglich, parallel zu den Verkehrswegen produziert er die Schriftwege, auf denen das Wissen ausgetauscht wird. Wie gesagt, gibt der Weg das archaische Modell des Erzählens, das auch dem Buchzeitalter zugrunde liegt. Von «Wilhelm Meisters Wanderjahren» über den «Anton Reiser» bis zu Jules Vernes Welt- und Mondfahrten ist das deutlich, der Weg als Bildungs- (oder Missbildungs-)Weg. Wie sehr das Erzählen so präformiert ist, wird deutlich, wo das Wandern oder Reisen mit der Kutsche durch neue Verkehrsmittel irritiert wird.

«Reichtum und Schnelligkeit ist, was die Welt bewundert und wonach jeder strebt; Eisenbahnen, Schnellposten, Dampfschiffe und alle möglichen Fazillitäten der Kommunikation sind es, worauf die gebildete Welt ausgeht», schreibt Goethe 1825 an Zelter, die Atemlosigkeit der neuen Zeit monierend. Ich möchte hier nicht näher auf diese direkte Reaktion der Schriftsteller gegenüber den Beschleunigungen ihrer Lebenswelt eingehen, das ist bereits ausführlich von anderen getan worden.[7]

Keineswegs immer setzt solche Literatur die vorgegebene Bewegung auch um, findet sich die Flucht der Eindrücke im Rhythmus der Sätze, wie sich vergleichbar die Auflösung der Landschaft in der Malerei William Turners finden lässt, bereits 1844 im Bild «Rain, Steam and Speed». Die Literatur muss gar keine Eisenbahn zum Objekt ihrer Darstellung machen, um Beschleunigung spürbar werden zu lassen. In der deutschen Literatur ist wohl Heinrich v. Kleist einer der ersten, der die Atemlosigkeit der neuen Zeit der Sprache selbst eingeprägt hat. Man lese eine beliebige Stelle.

«Bei diesem Anblick wankte sie und wollte besinnungslos an einer Ecke niedersinken; doch in demselben Augenblicke jagte sie der Sturz eines Gebäudes hinter ihr, das die Erschütterungen schon ganz aufgelöst hatten, durch das Entsetzen gestärkt, wieder auf.»[8]

In dem schönen Essay «Kleist und die Geschwindigkeit der Sprache» hat U. Hausmann diesen Gestus, «alles auf einmal sagen zu wollen», analysiert.

«... es existiert kein Höheres und Tieferes, kein Über- und Nebengeordnetes mehr; alles geschieht zugleich...»[9] Diese Bewegung, die Einebnung der Differenzen, Verkürzungen von Bögen zu sekundenschnellen Entscheidungen, plötzliche Unfälle oder lustvolle Explosionen kennzeichnen die Literatur, die den Geist ihrer Zeit nicht einfach abbildet, sondern selbst mit erzeugt, auch vorwegnimmt. Sie kulminiert zu Beginn unseres Jahrhunderts, im Vor- und Umfeld jener Steigerung und Katastrophe aller ökonomischen, sozialen, technischen Beschleunigungen, die der Erste Weltkrieg bedeutete. Ich möchte drei meines Erachtens exemplarische Autoren an die Spitze der Beschleunigungsphantasien setzen: Jarry, Marinetti und Vischer.

Alfred Jarry, Erfinder der Pataphysik, der Wissenschaft von den imaginären Lösungen, imaginiert 1902 den Übermann, «Le Surmâle». Gut 30 Jahre nach Jules Vernes «Reise um die Welt in 80 Tagen» steht auch hier ein Rennen im Zentrum der Erzählung, nur mit ganz ungleichen Teilnehmern – Eisenbahn und fünfsitzigem Fahrrad, «la quintuplette» – und mit ungleich gesteigerter Geschwindigkeit. 200, 250 km/h werden vom Schnellzug wie von der menschlichen Rennmaschine bald überschritten, «der Tachometer zeigte zitternd einen sich gleichmässig beschleunigenden Zug, schon weit über 300 Stundenkilometer.»[10] Die Geschwindigkeit wird weiter gesteigert, die Landschaft gerinnt zu Strichen, verschwindet ganz. Auch hier resultiert als Effekt der Beschleunigung die Einebnung der Unterschiede, die Auslöschung der Differenzen im Bewegungsrausch. Dabei feiert die Literatur nicht einfach euphorisch die neuen

Mittel. Vielmehr hält sie die Vernichtung des Raums fest, und auch die Vernichtung des sich darin vergleichsweise langsam, zu langsam bewegenden Lebens, als ein paar blutige Spuren.

«Plötzlich hagelte es, wie ein Meteorenregen, harte und zugleich weiche Körper, spitz, flaumig, blutend, kreischend und grausig, von unserer Geschwindigkeit eingefangen, wie man Fliegen fängt… ‹Ist nichts›, sagte der Corporal ‹Vögel›.»[11] Die Geschwindigkeitsphantasie führt zum Staccato der Sätze, mit dem Horizont des Nichts, der Indifferenz, des Todes. In der Literatur gehen Geschwindigkeitsbegeisterung und Vernichtungswillen ineinander – Marcueil, der Übermann, stirbt zum Schluss durch den Strom eines mit «ungeheurer Geschwindigkeit» drehenden Dynamos.

Weiter als Jarry geht Fillippo Tomaso Marinetti, der 1909 die «neue Schönheit, die Schönheit der Geschwindigkeit» verkündet, der mitten im Krieg die «neue Religion der Geschwindigkeit» gründen will. Begeisterung für Autos und Flugzeuge, Kriegs- und Kampfeseuphorie werden bei ihm wie bei anderen Futuristen von einem einzigen Beschleunigungstrieb gespeist, artikulieren sich in Marinettis Lyrik als unentwegte «Hymne an den Tod» – so der Titel eines seiner längsten Gedichte. Fast distanziert erscheint Jarrys Rennen gegen Marinettis Höhenflüge, den Rausch des Verschwindens.

«Ebenen voll Dunkelheit! Ich sause vorbei im Jagen meines tollen Ungetüms. … Schneller! Noch schneller! Ohne Ruh und Reue! Die Bremsen los! Ihr könnt nicht? Brecht sie denn, dass sich des Motors Schwung verhundertfacht! … Endlich befrei ich mich und fliege schon berauscht hinein in alle Überfülle des Sternenstroms im grossen Bett der Nacht.»[12]

Bei aller Gehetztheit der Sätze bleibt diese Sprache grammatisch, wenn auch von Ausrufen unterbrochen, die ihren Rhythmus beschleunigen. In dem im Jahre 1920 erschienenen Text «Sekunde durch Hirn» von Melchior Vischer, im Untertitel als «Ein unheimlich schnell rotierender Roman» gekennzeichnet, wird das noch weitergetrieben. Hier findet sich eine Aufsprengung der Sätze in Partikel, deren Verkettung weit eher der Assoziationsgeschwindigkeit des Bewusstseinsstroms gehorcht als noch irgendeiner grammatischen Konvention. Alles in diesem Text passiert tatsächlich in ein paar Sekunden, nämlich in der Zeit, in der der Protagonist Jörg Schuh auf einem Baugerüst am 40. Stock das Gleichgewicht verliert, stürzt und am Boden aufschlägt. Dazwischen wird der Raum unendlich gedehnt oder auf winzige Stücke gepresst, rast der Held von Kontinent zu Kontinent, wird zum Mond katapultiert. «… verging, schlüpfte durch Äther hinaus in den Weltraum, atmete erleichtert frei Zugluft, dann auch nicht mehr dies, … flog plötzlich schneller, rutschte auf ausgestorbenes Land, das magisch wie Castans Panoptikum schillerte: Mond.»[13]

Diese Flucht aus der Zeit ist nichts als eine Flucht aus der Sprache, aus linearen Reihen in einen Pointillismus der Worte und Silben. Die Vögel, die bei Jarry an der Scheibe zerplatzen, lösen sich bei Vischer in ihre Laute auf, Urlaute, wie er sie in Bewunderung von Kurt Schwitters nennt. «eieieieieiiööö… ööööi… iöööööi Vogel, schief, quer, prasselnd wie Unwetter töteten endlich gefundene ichthyiosaurische Urlaute die ganzen blöden Sprachen verkommener Erdkugel.»[13]

3. Das Ende der Beschleunigung in der Informationsgesellschaft

Die technischen Beschleunigungsanstrengungen des 20. Jahrhunderts gelten gar nicht so sehr der Beschleunigung des Transports und Verkehrs von Menschen und Gütern, auch wenn das beim ersten Blick auf all die Rennmaschinen, Flugboote und Schnellstrassen so scheinen mag. Sie gelten vor allem der möglichst schnellen, umfassenden, reibungslosen Übermitlung von Nachrichten.[14] Diese, mit den Briefen der Schnell-

post oder des Eilboten noch an die Langsamkeit ihres Verkehrsmittels gebunden, lösen sich mit Telephon und Telegraph von dieser Grenze. Sie erhalten ihre eigenen, vom Waren- oder Menschenstrom abgekoppelten Medien. Hier gilt die ganz andere, Beinahe-Lichtgeschwindigkeit der Elektronen, deren Bewegungen mit dem Zeitbegriff Newtons nur unzureichend beschrieben werden können. Schon die Bezeichnung Strom führt in die Irre, handelt es sich doch um ein momentanes Umschlagen, Springen, Versetzen atomarer Partikel mit ebenso instantanen Effekten. Um die Berechnung und Kontrolle dieser Effekte geht es seit Sömmerings Telegraph (1809) und Bells Telephon (1875). Die neue Beschleunigungsanstrengung gilt der Erreichung des Jetzt, der Ausschaltung von Zeit und Raum.

In technischer wie sozialer Hinsicht ist das ein durchaus widersprüchlicher Vorgang. Die neuen Technologien, selbstgesteuerte Anlagen in Fabriken und Büros, vor allem die Systeme der Telekommunikation intendieren ja zunächst eine weitere Beschleunigung von Transport und Verkehr. Die Daten von Dingen und Personen werden immer präziser übermittelt, damit auch deren direkter Austausch reibungsloser vonstatten geht – wie die ersten Telegraphen parallel zu den Eisenbahnstrecken verliefen, um den Zug anzumelden, Unfälle zu verhindern, Störungen mitzuteilen. Aber zugleich mit der Ausweitung des Informationsflusses wird der materielle Austausch, der tatsächliche Verkehr von Menschen und Dingen mehr und mehr überflüssig. Die neuen Technologien ermöglichen eine Produktion weitgehend unabhängig von Rohstofflagen, Bevölkerungen, Klimaten. Sie situieren die Personen an Monitoren und Terminals, stellen sie still, während der Datenaustausch beschleunigt wird. Diese Stillstellung wächst in gleichem Masse, wie die Informationssysteme vernetzt werden, Telephon, BTX, Kabel, Telefax, Satelliten usw. die Erde mit einer immer dichteren Datenhülle umschliessen. Die Tendenz, der Horizont dieser Systeme ist nicht mehr Beschleunigung, sondern Gleichzeitigkeit aller Daten und Bilder an jedem Ort. Die Bewegung der Individuen wird demgegenüber zur reinen Sport- oder Freizeitbewegung, Bewegung um ihrer selbst willen, zielloses Fahren, Reisen an Orte, die den verlassenen aufs Haar gleichen. Hinreichend klar bilden sich zwei Profile zumindest der westlichen Industriegesellschaften heraus: a) eine zunehmend automatisch gesteuerte Produktion der Lebensgüter und b) die Individuen als Beobachter dieser Prozesse, derzeit noch dabei, ihre kurz- oder langfristigen Lebensentwürfe in externe technische Systeme einzuspeichern, Programme zu entwerfen, mehr und mehr aber Zuschauer der Dinge und ihrer eigenen Geschichte.[16]

4. Die Entdeckung der Langsamkeit

Die Langsamkeit, Dauer, das Beharren auf einer ungestörten Konzentration, wie sie neuerdings von Robert Wilson fürs Theater, von Werner Herzog, Rainer Fassbinder, Wim Wenders im Film, und eben in der erzählenden Literatur propagiert und praktiziert wird, kann wohl nicht als einfache Reaktion auf unerträglich werdende Geschwindigkeiten des Alltags verstanden werden. Zunächst äussert sie sich als ganz eigene Möglichkeit der technischen Bewegung, Verzögerung der Filmbewegung, Zeitlupe. Der Roman «Die Entdeckung der Langsamkeit» von Sten Nadolny beschreibt die Möglichkeiten, die der Wahrnehmung durch solche Verzögerungen gegeben werden. Zu Beginn dieser Geschichte des Seefahrers und Polarforschers John Franklin sieht das wie ein fundamentaler Mangel aus.

«John Franklin war schon zehn Jahre alt und noch immer so langsam, dass er keinen Ball fangen konnte... Er sah nicht genau, wann der Ball die Erde berührte. Er wusste nicht, ob es wirklich der Ball war, was gerade einer fing, ... Wenn Tom den Ball längst nicht mehr hatte, wusste John: das Entscheidende hatte er wieder nicht gesehen.»[16]
Für schnelle Bewegungen ist dieses Subjekt nicht geeignet, niemals wird es blitzschnell reagieren können, immer braucht es unendlich viel

Zeit. Beim ersten Kennenlernen wird Franklin so meist für blöd erklärt, ein zurückgebliebenes Kind. Aber langsam entfalten sich seine Qualitäten, oft unbemerkt von den anderen.

«Vor Monaten hatten sie sich verirrt auf der Waldwanderung. Allein er, John, hatte die allmählichen Veränderungen beobachtet, den Sonnenstand, die Steigungen des Bodens – er wusste, wo es zurückging.» (22)
John kann sich nur Schritt für Schritt, Handgriff für Handgriff fortbewegen, aber er sieht Dinge, die niemand sonst wahrnimmt, «den Tanz der Wolken bei Windstille, das Herumschwenken des Turmschattens von West nach Ost, ...» (12) Was er sich einmal einprägt, vergisst er nie wieder, ob Landschaften, Charaktere oder die Funktionsweise komplizierter Apparate. Der Roman beschreibt nicht eigentlich die Biographie des historischen John Franklin. Vielmehr nutzt die Erzählung die historischen Daten, um seine Geschichte aus dem Register von Seefahrt und Polarforschung in ein anderes zu übersetzen, in eine Sprache der ruhigen Beobachtung, ein Sichöffnen ohne Hast, ein Sicheinlassen auf die Dinge.
«‹Johns Augen und Ohren›, schrieb Dr. Orme an den Kapitän, ‹halten jeden Eindruck eigentümlich lange fest. Seine scheinbare Begriffsstutzigkeit und Trägheit ist nichts anderes als eine übergrosse Sorgfalt des Gehirns gegenüber Einzelheiten aller Art.›» (55)

Indem Nadolny diesen langsamen Menschen beschreibt, entfaltet sich ein Raum und eine Zeit, die wohl weniger der Lebenszeit Franklins, 1786–1874 zugehört, als dem Jahr 1983, in dem der Roman erschien. In dieser Zeit nicht mehr wahrnehmbarer Geschwindigkeiten beschreibt der Roman langsame, dem menschlichen Körper angemessene Bewegungen. Gegenüber einer technischen Beschleunigung, die wohl als Bewegung erscheint, die Benutzer der technischen Vehikel aber stillstellt, beschreibt er Bewegungen, die in der Verfügung des Subjekts bleiben, als Veränderungen erfahren werden können. Die Wahrnehmung Johns, die der Kunst, die des Romans – die ästhetische Wahrnehmung wird, wie gesagt, keineswegs einfach gegen die technisch praktizierten Bewegungen gesetzt. Sie erscheint selbst als technische, aber eben in Eigenregie genommene Bewegung. Unter dem Namen «Bilderwälzer» lässt Nadolny seinen Helden vom Film phantasieren, «vom Augenblick und von der Fähigkeit der Kunst, ihn einzufrieren –» (273). Seit Bergson und Proust ist diese Qualität des Ästhetischen bereits formuliert: die Literatur hält die Differenz von akuter Wahrnehmung und Erinnerung fest, der lustvoll genossene oder gefürchtete Eindruck entsteht erst in der Überblendung des Neuen mit der unerwarteten Wiederholung. Dies unterscheidet die ästhetische Wahrnehmung von der technischen der Informationssysteme, die eben nur eins können, speichern oder präsentieren, selbst wenn sie es zugleich tun. Indem die Literatur auf Erinnerung als komplexer Zeitwahrnehmung beharrt, macht sie auf den blinden Antrieb aufmerksam, der die Beschleunigungssysteme erst konstruieren lässt, die Personen nur immer schneller bewegt, dessen sie sich nur in der Verzögerung oder Unterbrechung bewusst werden können. Vielleicht kommt Hans Blumenberg diesem Trieb, dieser fixen Idee nahe, wenn er in einem Exkurs seines Buches «Lebenszeit und Weltzeit» die Beschleunigung als «Heilserwartungsrest» zu begreifen sucht. Nachdem Natur- und Sozialwissenschaften die Götter abgeschafft, die Ungewissheit einer metaphysischen Grösse durch allzeit funktionierende Algorithmen ersetzt haben, bleibt nur noch die Geschwindigkeit offen oder variabel, mit der sich innerhalb der so gesetzten Funktionen bewegt werden kann.

«Die eiserne Schiene ist die letzte Umsetzung dieses Prinzips vor dem Computer, insofern sie indifferent ist gegen den Vorgang, der sich auf ihr abspielt, und dessen Schnelligkeit.»[17]

So erreicht die Steigerung der Geschwindigkeiten, diese immense tech-

Literatur:

1 Walter Benjamin. Schriften. Hg. v. Tiedemann/Schweppenhäuser. Frankfurt/M. 1977. Bd. II, S. 2.

2 s. Reinhard Kosellek/Louis Bergeron/François Furet. Das Zeitalter der europäischen Revolutionen. 1780–1848. Frankfurt/M. 1969.

3 Kosellek, a.a.O., S. 303.

4 Albrecht Timm. Kleine Geschichte der Technologie. Stuttgart 1964.

5 zit. b. Timm. a.a.O., S. 157.

6 Paul Virilio. Fahren, Fahren, Fahren... (dt. v. U. Raulf). Berlin 1978, S. 80.

7 s. etwa: Wolfgang Schivelbusch. Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jh. München–Wien 1977.
Claude Pichois. Littérature et Progrès. Vitesse et Vision du Monde. Neuchâtel 1973.
Dirk Hoeges. Alles Veloziferisch. Die Eisenbahn – Vom schönen Ungeheuer zur Ästhetik der Geschwindigkeit. Rheinbach-Merzbach 1985.
Siegfried Reinecke. Mobile Zeiten. Eine Geschichte der Auto-Dichtung. Bochum 1986.

8 H. v. Kleists sämtliche Werke. Hg. v. K. Siegen. Leipzig 1902. Bd. III, S. 121.

9 Ulrich Hausmann. Kleist und die Geschwindigkeit der Sprache. In: Konkursbuch 11. Im Labyrinth der Zeit. Hg. v. C. Gehrke. Tübingen 1985. S. 107.

10 Alfred Jarry. Le Surmâle. Paris 1979. S. 52.

11 Jarry. Le Surmâle/Der Supermann. (Dt. v. G. Tüllmann/R. Gehrhardt). Berlin 1969. S. 43.

12 Fillippo Tomaso Marinetti. Futuristische Dichtungen. (Dt. v. E. Hadwiger). Hg. v. J. Bleicher. Siegen 1987. S. 6f.

13 a.a.O., S. 46.

14 Ohne sie zu zitieren, beziehen sich die folgenden Thesen auf:
P. Sonntag (Hg.). Die Zukunft der Informationsgesellschaft. Frankfurt/M. 1983
H. Pross/C. D. Rath (Hg.). Rituale der Medienkommunikation. Berlin-Marburg 1983

15 s. dazu neuerdings: Hans Moravec. Minds Children.
The Future of Robot and Human Intelligence. Cambridge (MA) 1989.

16 Sten Nadolny. Die Entdeckung der Langsamkeit. München 1983, S. 9. Im folgenden Seitenzahl in Klammern.

17 Hans Blumenberg. Lebenszeit und Weltzeit. Frankfurt/M. 1986. S. 248.

18 Peter Weiss. Der Schatten des Körpers des Kutschers. Frankfurt/M. 1960.

nische und soziale Anstrengung, eine sehr ambivalente Wirkung: in einer Welt wissenschaftlich exakter Analysen erscheint sie als letzter Bereich des Undeterminierten, Residuum freier Entscheidung. Aber eben diese Entscheidungen führen in einen Zustand, wo Raum und Zeit zu einem simultanen Kontinuum verschmelzen, Bewegung als Unterscheidung des Raumes durch die Zeit gar nicht mehr erfahren werden kann.

Die Literatur setzt sich so in Gegensatz zu den Resultaten eines blinden Beschleunigungswillens, sie muss ganz notgedrungen die Verzögerung, die sorgfältige Beobachtung der Selbstbewegung der Dinge als möglichen Ausweg aus dem Dilemma vorstellen.

Langsamkeit als Thema und Objekt der Darstellung beginnt vielleicht 1952 mit dem frühen «Mikroroman» von Peter Weiss, «Der Schatten des Körpers des Kutschers».[18] Einer seiner Nachfolger, der mit grosser Ausdauer eben eine solche langsame Bewegung darstellt, ein Passieren der Dinge, ohne sie zu treiben, ist Peter Handke. Mit «Falsche Bewegung», seiner Variante des «Wilhelm Meister», mit «Langsame Heimkehr» (1979), mit dem «Gedicht an die Dauer» (1986) ist das offensichtlich geworden. Aber bereits mit den ersten Romanen, den «Hornissen» (1965/66) und dem «Hausierer» (1967) praktizierte Handke ein durchaus im beschriebenen Sinn verzögertes Tempo. Auch hier ist es technisch verzögertes Tempo, Zeitlupe, mit dem gleichen Erschrecken über die Einzelheiten, die dabei zutage treten.

«Er fragt nach dem Weg, vergisst dann aber, auf die Antwort zu achten, aus Verwunderung über die Gesten, mit denen ihm der Gefragte den Weg zeigt. ... Aus dem Spalt einer Ladentür dringt Seifenschaum. Die Flasche schwimmt fast aufrecht im Wasser.»[19] Oder im Roman «Langsame Heimkehr», mit Passagen, in denen der Erzähler sonst unauffällige Veränderungen, geringfügige Bewegungen nachzeichnet, der Wahrnehmung erreichbar macht, aus dem Rausch der Geschwindigkeiten herausnimmt.

«Heftiger Wind, ohne dass ein Blatt von den Birken fällt. Eine Zeit Stille: dann ein leichter anderer Wind, und die Blätter fallen in Schwärmen zu Boden. Auf einem toten Stromarm eine gedrängte Schar Möwen, sich zur Seite treiben lassend mit der Langsamkeit einer Wolke. ... Leere Patronenhülsen im Kies, Schüsse woanders.»[20] Als Spur bleibt hier die Technik, der Krieg, die Geschwindigkeit präsent. Die erzählte Geschichte artikuliert eine geringe, aber entscheidende Distanz zu jenem Ende der Geschichte, jener zeitlosen, momentanen Präsenz oder «schlagartigen Allgegenwärtigkeit» (Virilio), wie sie mit den technischen Mitteln des Verkehrs und der Kommunikation hergestellt wird. Sie beschreibt einen Raum, in dem die Dinge nicht sofort in einer materiellen Funktion oder als Element einer Nachricht verschwinden. Sie versucht sich so, wenn auch wohl noch ohne sichtbaren Erfolg, als «Therapie», wie sie Adolf Muschg formuliert hat. Mit seinen drei Sätzen zum «Gleichgewichtssinn» will ich schliessen.

«Bewegliche Ordnung – das heisst: wir leben nicht ohne Bewegung. Aber wir leben nicht für die Bewegung. Wir haben mit unserer Zivilisation ein hohes Seil beschritten. Wenn wir uns nur rennend darauf halten können, werden wir stürzen. Eine dichterische Phantsie ist nicht mehr nötig, das Ende des Seils zu sehen. Auch Standhalten ist Bewegung. Denn das Ziel des Lebens liegt nicht vor uns.»[21]

19 Peter Handke. Der Hausierer. Frankfurt/M. 1970.

20 Handke. Langsame Heimkehr. Frankfurt/M. 1979, S. 49.

21 Adolf Muschg. Literatur als Therapie. Frankfurt/M. 1981, S. 204.