Zeitschrift: Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur
Herausgeber: Gesellschaft Schweizer Monatshefte
Band: 40 (1960-1961)
Heft: 6

Artikel: Technik und Dichtung
Autor: Ayrenschmalz, Armin
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-161107

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: 18.02.2026

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

Technik und Dichtung

ARMIN AYRENSCHMALZ

Der Techniker und die Dichtung

«Goethe oder der tropfende Wasserhahn — was kommt Ihnen zuerst in den Sinn, wenn Sie unvermittelt auf das Wort ‚Dichtung' stoßen?» So begann der Professor seine Vorlesung. Er las an einer technischen Hochschule über Hofmannsthal und hatte nicht eben viele Hörer. Es war das übliche Bild: von 200 TH-Studenten nützt kaum einer die Gelegenheit, etwas für seine Allgemeinbildung zu tun. Was sagen die jungen Leute? «Literaturvorlesung? Sehr schön, daß es sowas gibt. Bloß — ich habe wirklich keine Zeit.»

Das Experiment des Studium generale ist allerorten gescheitert. Mit Dichtung darf man den jungen Technikern nicht kommen wollen. Es sei denn, sie wird in so interessanter Form dargeboten, wie etwa in Stuttgart, wo man mit den Mitteln der Technik das Geheimnis der Lyrik anzubohren versucht. Da füttert man beispielsweise einen Rechenautomaten mit 100 Gedichten und erfährt dann, wie viele a, e, i, o, u, wie viele pf und br George oder Trakl «im Durchschnitt» aufweisen. Man spürt schaudernd: hier sind wir dicht am Unsagbaren! Die Anzahl bestimmter Buchstaben — das ist wahrlich des Pudels Kern. Man braucht dann nur noch richtig zu mischen und kann selber trakeln — «denn auf Mischung kommt es an» — das wußte schon der gelehrte Wagner in Goethes Faust, einem ansonsten doch schon reichlich veralteten Stück. Was Homunkulus! Heute lassen wir die Roboter Gedichte machen. Das konnte Goethe nicht ahnen, sonst hätte er seine Verse etwas anders formuliert:

Ein großer Vorsatz scheint im Anfang toll;
Doch wollen wir des Zufalls künftig lachen,
Und so ein Hirn, das trefflich dichten soll,
Wird künftig die Elektrofirma machen.

Indessen — gottlob wird dergleichen noch nicht allzu ernst genommen. Denn es ist eben doch «toll». Wobei daran erinnert werden muß, daß «toll» zu Goethes Zeiten keinen Superlativ meinte, sondern schlichtweg «verrückt» (siehe Tollhäusler).

Dies nur um der kuriosen Vollständigkeit willen. Nicht die Technik, die sich mit Dichtung befaßt, soll uns hier beschäftigen, sondern umgekehrt die Dichtung, soweit sie die Technik zum Gegenstand hat

Max Eyth schrieb den letzten Ingenieurroman. Das ist mehr als ein halbes Jahrhundert her. Würde heute ein Roman der modernen Technik erscheinen, geschrieben von einem wirklichen Dichter — er hätte einen Riesenerfolg. Man braucht nicht einmal an Bestseller wie den Roman der Medizin (van der Meersch: Leib und Seele) oder den Roman der Archäologie (Ceram: Götter, Gräber und Gelehrte) zu erinnern, um das prophezeien zu können. Aber fast ebenso sicher ist, daß dieser Roman nicht geschrieben werden wird. Warum nicht? Es lohnt sich, dieser Frage einmal nachzugehen.

Zunächst einmal: es gibt tatsächlich nichts dergleichen. Es fehlt nicht nur der Roman der Technik, es fehlt an jeglicher Dichtung dieser Art. Die Technik ist, zumindest unmittelbar, kein Gegenstand des Dichters geworden.

Kürzlich erschien in einer der bekannten Taschenbuchreihen ein «Deutsches Lesebuch». Der 4. Band, der die Zeit von 1880 bis zum 2. Weltkrieg zum Inhalt hat, ist in acht Kapitel eingeteilt, und eines davon heißt «Technik». Gespannt schlägt man es auf und stellt mit Staunen fest: es ist das kürzeste Kapitel im ganzen Buch. Der Herausgeber hatte alle Mühe, überhaupt ein paar dichterische Texte aufzutreiben, in denen die Technik eine Rolle spielt, und er mußte auf so altbekannte Stücke zurückgreifen wie Gerhart Hauptmanns «Weber» und Georg Kaisers «Gas II». Und noch etwas fällt auf: in all diesen Texten erscheint die Technik als das Bedrohende, Fremd-Unheimliche, das in die natürliche Lebensordnung einbricht und den Menschen ärmer macht, ihn versklavt. (Eine Ausnahme: Ernst Jünger.)

Das war nicht immer so. Als am 28. Dezember 1879 in Schottland die Brücke am Tay mit einem darüberfahrenden Schnellzug in die Tiefe stürzte, weil die Ingenieure den Winddruck falsch berechnet hatten, da wurde dieses Ereignis in der Erzählung Eyths («Berufstragik») zu einem Rückschlag in einer unaufhaltsamen Entwicklung, aber zum Sieg der Natur in Fontanes Ballade, in der es zum Schluß heißt:

Tand, Tand
Ist das Gebilde von Menschenhand.

Freilich, die Entwicklung war nicht mehr aufzuhalten. Die Industrialisierung begann, bejubelt von allen Fortschrittsgläubigen, beklagt von den Dichtern. Diese Klage wird ergreifend deutlich in Joseph Roths «Reisebrief aus Merseburg», in dem der Dichter den Untergang des Dorfes Runstedt schildert, das den Leuna-Werken zum Opfer fällt. Ein Satz daraus könnte gleichsam als Leitsatz für die Haltung des heutigen Dichters zur Technik stehen: «Erde ist Erde, überall meine Heimat, denn die Technik ist immer meine Fremde.»

Diese Haltung darf in unseren Tagen nicht befremden. Kriege, Konzentrationslager, die modernen Massenvernichtungsmittel bis zur Wasserstoffbombe — oft genug wurde durch Mittel der Technik die Erde zur Hölle. Man kann

nicht einmal argumentieren, die Technik habe uns doch auch so manches Gute gebracht. Denn so sehr man gemeinhin geneigt ist, die Vorteile zu übersehen und sie für selbstverständlich zu nehmen — aufs Ganze gesehen überwiegt das Negative. Dies ist wenigstens die Ansicht der Dichter. Der Mensch, der sich die Maschine baut und ihr schließlich zum Opfer fällt, auch ohne Krieg, ist eines der zentralen Probleme der zeitgenössischen Dichtung. Man lese Franz Kafkas Erzählung «In der Strafkolonie» oder Albert Camus' «Mythos von Sisyphus». Sisyphus, der seinen ewig wieder herabrollenden Felsen ewig wieder den Hügel hinaufwälzt, ist der Fabrikarbeiter, der den gleichen Arbeitsvorgang ewig wiederholt, ohne seinen Sinn zu überschauen. Um keine Mißverständnisse aufkommen zu lassen, gab Camus diese Deutung selbst.

Liegt es also an diesen Entwicklungen, daß der Dichter kein Freund der Technik ist? Nein. Denn die Feindschaft zwischen beiden ist so alt wie die Technik selbst. Von ihrem ersten Auftreten an wurde sie mit Mißtrauen und Ablehnung bedacht. Zeugnisse dafür gibt es in Mengen. Freilich, in den Kindheitstagen der modernen Technik ließ sich alles noch recht harmlos und friedlich an. Der erste erfolgreiche Start der Montgolfière (1783) rief eine ganze Serie «aeronautischer Bühnendichtungen» hervor. Unter ihren Autoren befinden sich auch zwei von Mozarts Textdichtern: Bretzner und Schikaneder. Man stelle sich vor, wie leicht es hätte geschehen können, daß Mozart eine Luftballon-Oper komponiert hätte!

Auch der Maschinenmensch taucht schon sehr früh in der Literatur auf, zuerst bei Jean Paul und dann bei E.T.A. Hoffmann, und da wird es bereits gespenstisch. Hatte Goethe der Montgolfière und überhaupt allen technischen Erfindungen lebhaftes Interesse entgegengebracht (in Faust II kommen «Luftfahrer» über die pharsalischen Felder gezogen), so verachteten dagegen die Romantiker nichts mehr als Maschinen. Sie sahen in ihren unheimliche, seelenlose künstliche Erzeugnisse, die Leben vortäuschten und den Menschen nachäfften.

Dann kam das Zeitalter der Industrialisierung, und der erste tiefe Schmerz, den die Fabriken dem dichterischen Gemüt zufügten, war die Zerstörung der Landschaft. In Immermanns «Epigonen» heißt es:

«Die mannigfaltigsten Gewerbevorrichtungen, welche er nun im einzelnen musterte, berührten sein Auge noch unangenehmer, als tags zuvor. Diese anmutige Hügel- und Waldnatur schien ihm durch sie entstellt und zerfetzt...»

Und später: «Das Maschinenwesen war nach dieser Seite noch nicht vorgedrungen. Man sah auf Berg und Tal, wie sie Gott geschaffen hatte.»

Es gab auch zustimmende Äußerungen. Derselbe Rückert, der gesagt hatte:

«Es ist die Wissenschaft der Tod der Poesie»,

begeisterte sich fürs Eisenbahnfahren:

«In solcher Fahrt ist eine Art
Von göttlicher Allgegenwart...»

Doch die Ablehnung überwog, und auch die aufkommende Eisenbahn fand unter den Dichtern fast nur Gegner. Für Grillparzer waren «Eisenbahnen, Anleihen und Jesuiten unbestritten die Wege, die wahren, zum Teufel zu fahren».

Man spürte das Ende eines beschaulicheren Zeitalters, und man nahm Abschied von ihm, indem man wie Eichendorff das Neue verachtete:

«Man quält sich ab mit der Kultur,
spannt vorn die Lokomotive an,
gleich hängen sie hinten eine andere daran,
die eine schiebt vorwärts, die andre retour,
so bleibt man stecken mit der ganzen Kultur»,

oder wie Heine mit beißender Ironie begrüßte, denn die Eisenbahnen, sagte er, wirken heilsam auf das Familienleben, «sintemal sie uns erleichtern die Entfernung von der Sippschaft», und an anderer Stelle:

«Der Dampfwagen der Eisenbahn gibt uns eine zittrige Gemütserschütterung, wobei kein Lied aufgehen kann; der Kohlendampf verscheucht die Sangesvögel, und der Gasbeleuchtungsgestank verdirbt die duftige Mondnacht.»

Auch Friedrich Hebbel äußerte sich 1854 ironisch über die Eisenbahn und meinte, wenn es so weiter gehe, müsse man künftig Schimmel unter der Lupe ansehen, wenn man sich vergegenwärtigen wolle, wie ein Wald ausgesehen habe. Und Paul Heyse schildert mit bitterem Humor die aufkommende Hast beim Reisen:

...Im Rauchcoupé mit überwachten Mienen
zieht man den neu'sten Auerbach hervor,
und eben will das Herz sympathisch bluten,
da tönt der Ruf: «Krähwinkel! Fünf Minuten!»

Natürlich finden sich ähnliche Zeugnisse auch in der außerdeutschen Literatur. In Frankreich schrieb Emile Zola Romane über das Elend der Arbeiter beim Bau der Bahnstrecken, und in England beschwörte George Wells in eindringlicher Gestaltung den Fluch des heraufziehenden Maschinenzeitalters. Es nimmt nicht wunder, daß bei solch leidenschaftlicher Anteilnahme gelegentlich das Thesenhafte die Dichtung erstickt. Zum Teil gilt dies auch für Max Eyth, mit dem der Durchbruch zu einer positiven Wertung der Technik zu erfolgen schien. Eyth schrieb:

«Die Welt, selbst die sogenannte gebildete Welt fängt an zu erkennen, daß in einer schönen Lokomotive, in einem elektrisch bewegten Wegstuhl, in einer Maschine, die Kraft in Licht verwandelt, mehr Geist steckt als in der zierlich-

sten Phrase, die Cicero gedrechselt, in dem rollendsten Hexameter, den Vergil jemals gefeilt hat.»

Wir denken heute wieder anders. Aber immerhin war in Eyth zum ersten Male ein Dichter zugleich Techniker. Indessen sollte dieser Glücksfall eine Ausnahme bleiben, eine Ausnahme, die nur die Regel bestätigte, daß es zwischen Ingenieur und Poet keine Personalunion gibt. Bis heute ist dieser Fall auch nicht wieder eingetreten. Mindestens nicht in der Form, daß der Poet dann auch ein Dichter der Technik wurde. Denn Novalis darf man hier nicht anführen. Seine Bergwerke werden in seinen Dichtungen zu Symbolen, sie werden romantisch mythisiert. Und Heinrich Seidel, ein Ingenieur wie Eyth, läßt von dieser Tatsache in seinen Werken nichts merken. Er pflegte sich dichtend von seinem Berufe und Alltag zu befreien.

Nun sind natürlich auch nach Eyth und in der Folgezeit bis heute technische Romane geschrieben worden, und einige von ihnen wurden bei ihrem Erscheinen von der Kritik als bedeutende Leistungen gewürdigt. Aber Dichtwerke von Rang wird man unter ihnen vergeblich suchen. Zwar sind beachtliche Ansätze da, aber entweder gleiten die Autoren dann doch zum bloßen Unterhaltungsroman ab, oder sie bleiben (markantestes Kennzeichen für die Schwierigkeit, einen technischen Roman zu schreiben!) in der Reportage stecken: sie werfen das Problem auf, ohne es zu gestalten (Schenzinger: Atom; Metall; Horst Mönnich: Die Autostadt). Gelegentlich wird man auch genarrt: der Autor verspricht Qualität, der Titel einen technischen Roman, und dann ist von Technik darin nicht die Rede (Graham Greene: Orientexpreß; Halldor Laxneß: Atomstation).

Weshalb gelingt es nicht? Weshalb haben wir keinen Roman der Technik? Man würde es sich zu einfach machen, wollte man die Schuld nur beim Dichter suchen und sagen: er ist zu weltfern, er kann mit der Wirklichkeit nichts anfangen. Daß dies nicht der Fall ist, haben Dichterärzte wie Carossa, Benn und Döblin bewiesen. Aber die Antwort auf unsere Frage muß trotzdem in dieser Dichtung liegen. Wir kommen ihr vielleicht näher, wenn wir einen Blick auf eine andere Dichtungsgattung werfen.

Wer die Entwicklung des Abenteuerromans kennt, der weiß, daß dieser nach einer großen Blütezeit im 16. und 17. Jahrhundert einen stetigen Niedergang erfuhr, der bis zu Karl May führt und schließlich bei den Groschenheften endet. Nichts gegen Karl May; das Jugendbuch verdankt ihm viel. Gute Jugendbücher müssen sein, und man kann nicht verlangen, daß es in jedem Fall auch literarische Kunstwerke sind. Interessant ist nun, daß heute etwa zwei Drittel der Abenteuerbücher für die Jugend «technische» Romane sind. Sie werden in ungeheuren Mengen gelesen, und jeder kennt sie: es ist der utopische Roman, der Zukunftsroman. Diese so erfolgreiche Gattung, deren populäre Väter Jules Verne und Hans Dominik heißen, macht nun merkwürdigerweise nicht beim Jugendbuch halt, sondern hat auch Schriftsteller von

Rang gereizt, und es tritt das Kuriosum ein, daß die Zukunftsromane die einzigen Romane mit literarischem Anspruch sind, in denen der mächtigste Faktor, der das Gesicht unserer Gegenwart prägt, die Technik, mehr als eine nur beiläufige Rolle spielt. Zur Erinnerung (und zum Nachlesen) einige Titel:

1895 Herbert George Wells: Die Zeitmaschine
1918 Bernhard Kellermann: Der Tunnel
1924 Alfred Döblin: Berge, Meere und Giganten
1932 Aldous Huxley: Schöne neue Welt
1946 Franz Werfel: Stern der Ungeborenen
1949 Oskar Maria Graf: Die Eroberung der Welt
1949 Ernst Jünger: Heliopolis
1950 George Orwell: 1984
1957 Ernst Jünger: Gläserne Bienen

Nicht als ob es in diesen Romanen primär um die Technik ginge! Wie überall in großer Dichtung steht auch hier der Mensch und sein Schicksal im Mittelpunkt, und die Technik tritt in den meisten dieser Romane als Bedrohung auf. Aber daß der utopische Roman als einziger überhaupt die Technik miteinbezieht, das ist sehr aufschlußreich für unsere Frage. Es scheint doch, daß der Dichter die Technik zunächst einfach deshalb nicht zum Gegenstand wählt, weil sie ihm zu nüchtern ist: sie läßt seiner Phantasie keinen Spielraum, es sei denn mit ihren phantastischen Zukunftsmöglichkeiten.

Denn daß jene amerikanischen Schriftsteller, die in ihren Werken Technik und Maschine besingen und glorifizieren (Auden, C. D. Lewis, Mac Neice, Sandburg, Spender), keine großen Dichtungen hervorgebracht haben, liegt wohl eher an der Eigenart ihres Stoffs als am dichterischen Unvermögen.

Wie hätte nun ein Roman der Technik auszusehen? Versucht man sich dies vorzustellen, so findet man zwei Möglichkeiten. Die erste, das ist ganz einfach der beschreibende Roman, der nicht versucht, das Thema Technik gedanklich zu bewältigen, sondern schildert: das Leben in der Fabrik, die Entwicklung einer Maschine, ihren Werdegang und Einfluß, oder dergleichen. Aber entsteht auf diese Weise ein Kunstwerk? Schwerlich. Man sieht es an der Malerei, wohin das führt: die Bilder der linientreuen Maler im Dritten Reich und in der heutigen Sowjetzone sprechen eine deutliche Sprache.

Nein, der platte Naturalismus erzeugt keine Dichtung. Und nur naturalistisch-realistisch wäre ein deskriptiver Roman denkbar. Denn er müßte notwendigerweise sachliche Detailschilderungen bringen, und die interessieren zwar den Techniker, nicht aber den Romanleser. Wenn Herman Melville in seinem berühmten Epos «Moby Dick» seitenlang Einzelheiten des Walfangs, der dazu gehörigen Geräte usw. beschreibt, so empfindet das niemand, der richtig zu lesen versteht, als langweilig. Im Gegenteil, die Darstellung gewinnt an Echtheit und Farbe. Warum aber beschreiben moderne Autoren so ungern

die Details technischer Geräte? Warum hütet sich beispielsweise Gerd Gaiser in seinem Fliegerroman «Die sterbende Jagd», etwa das Armaturenbrett eines Flugzeugs und seine Bedienung genau zu beschreiben? Weil er weiß, daß er damit seine Leser nur langweilen würde. Technische Details gehören gewissermaßen gar nicht dazu.

Beim Zukunftsroman hingegen sind sie unerläßlich. Schon in Bürgers «Münchhausen», in Swifts «Gulliver», ja selbst schon in des spätgriechischen Schriftstellers Lukian «Wahrer Geschichte» werden Fahrten zu Mond und Sonne in allen Einzelheiten geschildert. Hier darf sich des Dichters Phantasie tummeln, und man folgt ihm gern. Aber es muß unwirklich zugehen, erregend unglaublich, sonst erlahmt des Lesers Interesse. Daß Jules Verne heute kaum mehr gelesen wird, beruht wohl hauptsächlich darauf, daß seine Romane weithin schon von der Wirklichkeit ein- und überholt worden sind. Heute sind wir bereits soweit, daß man mit den bereits vorhandenen technischen Gegebenheiten faszinierende Zukunftdichtung schreiben kann — Zukunftsdichtung bloß deshalb noch, weil die Generationen noch fehlen, die das erlebt haben werden. So hört zum Beispiel in Samuel Becketts Hörspiel «Das letzte Band» ein alter Mann die von ihm vor langen Jahren besprochenen Tonbänder ab und versucht, den Menschen wiederzufinden, der er einmal war. Welch unheimliche Vorstellung, wir könnten unsere Urgroßeltern vom Band sprechen hören, wie das unsere Enkel einmal tun werden! Indessen — hier hört die Literatur auf.

Aber vielleicht wird dies wirklich die einzige Art bleiben, wie die Technik in die Dichtung eingehen kann: den Menschen zu zeigen, wie er sich ihrer bedient. Und dafür gibt es bereits heute großartige Beispiele in der Epik. Man denke nur an das Raumerlebnis, wie es die modernen Verkehrsmittel vermitteln. Thomas Wolfe hat dies in seinem Roman «Von Zeit und Strom» fürs Eisenbahnfahren, Antoine de Saint-Exupéry fürs Fliegen meisterhaft gestaltet. Die Autoreise harrt noch ihres Gestalters.

Aber die zweite Möglichkeit? Denn die erste, haben wir gesehen, existiert in Wirklichkeit gar nicht: Technik als zufälliges Akzidens im menschlichen Leben ergibt keinen Roman der Technik. Die zweite Möglichkeit also? Das wäre ein Roman, in dem gestaltet würde, wie die Technik (sei es an einem symbolhaften Einzelfall, sei es in ihrer Gesamtheit) in unser Leben, in den Kosmos der menschlichen Beziehungen eingegriffen und es verändert hat. Ein solcher Roman müßte auch die Frage zu lösen versuchen, um die es im ganzen Streit um die Technik immer wieder geht: was ist die Technik, und was ist der Mensch: ihr Herrscher noch oder schon ihr Sklave — und wie wird dies in Zukunft sein?

Diese Aufgabe, das liegt im Wesen der Technik, übersteigt die Möglichkeiten der Dichtung. Denn der Gegenstand der Dichtung ist, wie Dilthey sagt, «nicht die Wirklichkeit, wie sie für einen erkennenden Geist da ist, sondern

die in den Lebensbezügen auftretende Beschaffenheit meiner selbst und der Dinge». Hier ist der Punkt, wo sich die Technik der dichterischen Gestaltung verschließt. Das wurde offenbar in Max Frischs Roman «Homo Faber». Frisch nennt sein Buch einen «Bericht», und dieser Anspruch des dokumentarischen Wertes besteht zu Recht, wo es in diesem Buch um den Zusammenbruch der «technischen» Lebenshaltung geht. Der todkranke Ingenieur Faber, der Mann, der einen Sonnenuntergang in der Wüste nicht erleben kann, sondern nur konstatieren (ein Seelenverwandter des «Fremden» von Albert Camus), dieser Faber muß sich vor seinem Tod von der Frau, die er liebte und nicht erreichte, sagen lassen, was Technik ist: «ein Kniff, um die Welt so einzurichten, daß wir sie nicht erleben müssen». Sie spricht von der Technik als einer «Manie, die Schöpfung nutzbar zu machen, weil der Techniker sie als Partner nicht aushält, nichts mit ihr anfangen kann. Die Technik ist ein Kniff, die Welt als Widerstand aus der Welt zu schaffen, beispielsweise durch Tempo zu verdünnen, damit wir sie nicht erleben müssen. Leben ist Stoff, ist nicht mit Technik zu bewältigen».

Dieser Stoff Leben aber ist der Gegenstand der Dichtung. Gerade da, wo Frischs Behauptung unwahr wird, liegt auch die unüberbrückbare Grenzscheide zwischen Technik und Dichtung: Zwei Gebiete, die nichts Gemeinsames haben, die ihrem tiefsten Wesen nach voneinander getrennt sind wie Tag und Nacht. Man kann es nicht besser sagen als mit jenen Sätzen aus Ernst Jüngers Buch «Das abenteuerliche Herz»:

«Und hier empfand ich wieder, was man hinter dem Triebwerk des Flugzeugs empfindet, wenn die Faust den Gashebel nach vorne stößt und das schreckliche Gebrüll der Kraft, die der Erde entfliehen will, sich erhebt; oder wenn man nächtlich sich durch zyklopische Landschaften stürzt, während die glühenden Flammenhauben der Hochöfen das Dunkel zerreißen und inmitten der rasenden Bewegung dem Gemüte kein Atom mehr möglich scheint, das nicht in Arbeit ist. Hoch über den Wolken und tief im Inneren der funkelnden Schiffe, wenn die Kraft die silbernen Flügel und die eisernen Rippen durchströmt, ergreift uns ein stolzes und schmerzliches Gefühl — das Gefühl, im Ernstfall zu stehen.»

Der Ernstfall, oder wie Dilthey sagt, die Wirklichkeit. Beim Arzt heißt sie Mensch, beim Ingenieur Maschine, Stahl, Schalthebel. Diese Wirklichkeit tritt uns heute mit einer so harten Unmittelbarkeit gegenüber, daß die Wörter aus dem Gebiet des Technischen in der modernen Lyrik schon allgemein zu Metaphern geworden sind für die rein vordergründige Realität, hinter die der Dichter erst gelangen muß, will er wahrhaft Dichter sein. Erst wo die Technik aufhört, kann Dichtung beginnen. Hans Henny Jahnn hat wohl nicht nur für sich gesprochen, als er sagte: «Mein Geist ist so beschaffen, daß er die Impulse von einer naturhaften Umwelt empfängt, niemals von einer Maschine oder einem technischen Gerät.»