

Das Automobil: Schlüssel zum Mythos und Motor der Vorstellungskraft

Für Attilio Brilli, Professor für amerikanische Literatur an der Universität Siena/Italien, ist das 20. Jahrhundert nicht dasjenige der Telematik oder der Kernenergie, sondern dasjenige des Autos. Anhand von Werken in Literatur und Film begründet er diese prägende Dominanz und reflektiert die Bedeutung des Autos im historischen Kontext. Der NZZ-Beitrag von Attilio Brilli ist ein erhellender und unterhaltsamer Lesestoff, der den Mythos Auto und das wachsende Bedürfnis nach Mobilität psychologisch und philosophisch analysiert.

Weitere Informationen:

Attilio Brilli

www.unisi.it/ricerca/dip/let_mod/ATTILIO_BRILLI.htm

Das Buch zum Thema:

Attilio Brilli: „Das rasende Leben. Die Anfänge des Reisens mit dem Automobil“
(Verlag Klaus Wagenbach, Berlin)

12. Februar 2002

Das Automobil, Schlüssel zum Mythos und Motor der Vorstellungskraft

Das Ende des zwanzigsten Jahrhunderts hat viele dazu veranlasst, es anhand der eklatantesten Entdeckungen oder Erfindungen, deren stummer Zeuge es war, einzuordnen. Manche haben es als das Jahrhundert der Kernenergie bezeichnet und wieder andere als das telematische Zeitalter. Ich persönlich bin der Meinung, dass es sich vor allem um das Jahrhundert des Automobils handelt: Das zwanzigste Jahrhundert entstand und entwickelte sich mit dem Automobil, hat sich seiner im Guten wie im Bösen, aus einer Notwendigkeit heraus wie auch zum Vergnügen bedient und wurde am Ende von ihm bezwungen.

Auf der anderen Seite hatte keine der zahlreichen Erfindungen so viele Schauplätze wie das Automobil. Dies hängt mit der Tatsache zusammen, dass die bedeutendsten zeitgenössischen Schriftsteller mit dem Automobil geboren und aufgewachsen sind. Von Musil bis Proust, von Joyce bis Faulkner, von Virginia Woolf bis Gadda - wer von ihnen sprach nicht vom Automobil? Céline war der Erste, der einen Sonntagsausflug schilderte - er, ein Grünschnabel an der Schwelle des Jahrhunderts in einer qualmenden und dröhnenden Blechkiste. Nicht viel später macht Sinclair Lewis ein Liebesnest daraus, indem er den subtilen Hauch des Eros, der dem Auto für immer verhaftet blieb, einfing. Dies ist der Grund, warum einer der ersten Romane von D'Annunzio mit einer Verführungsszene beginnt, in der ein rotes Rennauto den berausenden Mittelpunkt darstellt.

Preisung der Langsamkeit

Von Beginn an hat das Automobil den aggressiven Instinkten des Menschen Auftrieb gegeben und beschwörerische künstlerische Bewegungen wie den Futurismus, den Dämon der Geschwindigkeit und des «Unwagbaren» hervorgerufen. Kurz nach seiner Entstehung erreicht das Automobil mit Camille Jenatton im Jahre 1899 beinahe einhundert Kilometer pro Stunde. Das erste Rennen zwischen Paris und Madrid wird in Bordeaux unterbrochen, nachdem die Strecke mit Verletzten und Toten übersät ist. Das Rennen Paris-Peking im Jahre 1907, das Barzini mit bemerkenswerter Effizienz schildert, stellt eines der grossen Ereignisse zu Beginn des Jahrhunderts dar.

Diese tumultuöse und unverschämte Darstellung des Automobils verleitet uns leicht, zu vergessen, dass es sich um die mechanische Weiterentwicklung der Kutsche handelt. Die ersten Fahrzeuge haben in der Tat keine eigene Physiognomie, sondern ahmen nur die Form einer Kalesche nach, von deren Deichsel gerade das Pferd abgenommen wurde. Erst ein Genie wie Ettore Bugatti versteht es 1901, ihnen einen individuellen und funktionalen Charakter zu verleihen, indem er auf drastische Weise den Schwerpunkt aufhebt, den Motor nach vorne verlegt und den Autolenker um 90° neigt.

Die amerikanische Schriftstellerin Edith Wharton, die sich durch grossen Spürsinn und grosse Intuition auszeichnet und bereits 1904 mit einem Panhard & Levassor durch die italienische und die französische Landschaft fuhr, behauptet, dass das Automobil den romanhaften Reisegeist und mit diesem die Entdeckungs- und Abenteuerlust heraufbeschworen hat. Es ist kein Zufall, dass der Geist der Grand Tour, der Vergnügungs- und Bildungsreisen im Automobil ein gefügiges Werkzeug

für den Weg in die Freiheit sieht, das sich vom «Weg der Gefangenen» - nämlich dem des Zuges - unterscheidet. Man lese nur die «sentimentale Reise» von Berlin nach Sorrento, in der Otto Bierbaum im Jahre 1903 in vergnüglicher und ironischer Weise die Langsamkeit preist.

Ausserordentliche Stimulierung

Marcel Proust ist es jedoch, bei dem das Fahrzeug zu einem neuen leidenschaftlichen Mittel zur Wahrnehmung einer Landschaft wird, die - um seine eigenen Worte zu gebrauchen - momentan entfremdet wird, «unter eine Glashaube gelegt wird». Der Reisende, der sich des neuen mechanischen Mittels bedient, steht zu diesem in einem Verhältnis, das jenem zu einem Kunstwerk gleichzusetzen ist. Prousts Automobil scheint eher umgarnen denn ein Ziel erreichen zu wollen und erforscht, durch einen grenzenlosen Aufschub der Wünsche, Gesichtspunkte wie auch Ressourcen.

Wharton machte aus dem Fahrzeug ein neuartiges Mittel zur Annäherung an die Städte des alten Kontinents und träumte davon, diese zu überraschen, indem sie durch ungewöhnliche Zugangsstrassen in sie eindrang. Zu wenig hat man über die Eindrücke dieser fernen Liebhaber der «ästhetischen Reisen» im Automobil nachgedacht. «Wer wird die Wonnen der bewussten Langsamkeit des Autos besingen?», schrieb Carlo Placci 1906 und gab sich implizit eine negative Antwort.

Aber selbst in uns nahen Zeiten verstand man es, das Auto in ein Werkzeug der Erkenntnis und ausserordentlichen Stimulierung der Kreativität zu verwandeln. Federico Fellinis Verdienst ist es, viele Szenen seiner Filme durch einen Blick «über die Scheiben» des Fahrzeuges «hinaus» in die märchenhafte römische Landschaft erfasst zu haben, in diesem schwebenden Zustand des Fahrers, der in die wahrhaftigste Natur der Landschaft eintaucht und sich gleichzeitig von ihr entfernt. Genauso, wie dies bei einem korrekten Zugang zu einem Kunstwerk geschieht.

Ein unzerstörbarer Einspänner

Während das Auto bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges in Europa der kollektiven Vorstellung des Mythos von der überwältigenden Geschwindigkeit und der Verführung verhaftet bleibt - sich dabei aber immer als elitäres Statussymbol anbietet -, nimmt es in der Neuen Welt von Beginn an pragmatischere Züge an. Es beugt sich den Anforderungen der neuen Grenzen und ersetzt das Pferd des Cowboys und den Karren der Pioniere. Dies geschieht dank der Genialität von Henry Ford, der sich mit «Tin Lizzie» - dem berühmten T-Modell von Ford - vorwagt und damit den amerikanischen Kontinent dank erschwinglichem Preis, einer Robustheit, mit der immense Entfernungen überwunden werden können, und einfacher Formgebung erstürmt. Ein unzerstörbarer Einspänner eben, um einen Ausdruck von Sinclair Lewis zu gebrauchen.

Um die unterschiedliche Rolle, die das Automobil auf dem neuen und dem alten Kontinent spielt, zu verstehen, genügt es, daran zu denken, dass bei Eröffnung der ersten Montagestrasse 1911 durch Henry Ford der Cheffingenieur von Fiat in Gegenwart amerikanischer Gäste hervorhebt, dass das italienische System zur Herstellung von Autos «mit den Schweizer Uhren verglichen werden kann».

Die Literatur ist ein hämischer und getreuer Spiegel der demiurgischen Rolle, die Ford in der amerikanischen Welt einnimmt. John Dos Passos widmet ihm ein Kapitel in seinem «42nd Parallel», und Nathalian West schlägt vor, das Zeitalter in vor und nach Ford I zu unterteilen. Es gibt amerikanische Romane, in denen Fahrzeuge zu authentischen Gegenrollen der Protagonisten werden. Wer erinnert sich nicht an den luxuriösen kolossalen Rolls-Royce von Gatsby - eine stattliche Metapher für Macht und Verführung? Es ist jedoch kein Zufall, dass Gatsby von einer verstaubten Blechkiste, einem Ford Modell T, angefahren wird und dabei ums Leben kommt.

Protagonist der Übergangsrituale

Nach dem Sturm der grossen Depression wird das Automobil in der amerikanischen Ebene zu einem biblischen Werkzeug der Migration von einem Kontinent in den nächsten erhoben. Es entsteht so das Epos des Automobils, dessen Protagonist die Familie Joad in «The Grapes of Wrath» von Steinbeck ist. In den wandelnden Häusern dieser neuen Pioniere des amerikanischen Traums lebt, liebt und stirbt man Tag für Tag. Die Verbindung des Automobils mit den grossen Mythen der Neuen Welt, vom amerikanischen Traum bis zu den neuen Grenzen, hat aus diesem einen überzeugenden und absoluten Protagonisten gemacht. Steinbeck sagt diesbezüglich, dass zwischen den beiden Weltkriegen Millionen Amerikaner auf den Rücksitzen des Ford T gezeugt wurden und viele von ihnen dort zur Welt kamen. Faulkner fügt mit sarkastischerem Akzent hinzu, dass das einzige Haus, an dem den Amerikanern wirklich etwas liegt, tatsächlich das eigene Auto ist.

Der amerikanischen Welt folgend, haben wir nicht gezögert, uns auch in Europa bewusst zu werden, dass ein Zusammenhang zwischen der Entwicklung des Autos und den Wachstumsphasen, Wünschen und Träumen besteht. Das Auto ist in der Tat der Protagonist der Übergangsrituale, die mit dem Alter der Menschen zusammenhängen - von dem sich ausstreckenden Jugendalter, während dessen es zu einer verwegenen Transgression wird, über die jungen Jahre, während deren es sich in ein Liebesnest verwandelt, bis hin zum reifen Alter, in dem es auf das dynamische Erfassen von Orten und Landschaften ausgerichtet wird. Das ist genau der Moment, in dem die eventuelle Alteration von Übereinstimmungen sich wie eine unnatürliche Umwälzung ausnimmt. Die Übergabe des Führerscheins hat den Stellenwert einer regelrechten Bescheinigung, durch die der Eintritt und die Zugehörigkeit zur Erwachsenenwelt ermöglicht werden. Die verwerfliche Rücknahme hingegen ist laut Baudrillard einer authentischen sozialen Kastration gleichzusetzen.

Der Motor der Vorstellungskraft

In Gegenwart des Fahrzeuges - und sei es auch ein noch so harmloser Kleinwagen - wird dann eines Tages ein magischer Reflex genau bei demjenigen ausgelöst, der nicht davon überzeugt ist, dass dessen Mechanismen auf mysteriösen interagierenden Kräften basieren. Es geht nicht mehr darum, ganz nach einer weit verbreiteten Gewohnheit seit Anbeginn der Mechanisierung - die immer auf der Ebene eines rhetorischen Spiels stattfand - eine menschliche oder tierische Latenz des Autos aufzudecken, sondern um das Empfinden eines eher unbestimmten Gefühls, das genau deshalb so beunruhigend wirkt. Das Auto wird vom täglichen Beruhigungsinstrument zur alltäglichen Störung. Die Hauptfigur einer Erzählung von Stephen King, der eines Tages feststellen muss, dass im Fahrgastraum seines durch viele Hände gegangenen Autos die früheren Fahrer auf mysteriöse Weise

weiterleben, kann davon ein Lied singen. Ein von Gespenstern heimgesuchtes Automobil also, in dem es schwieriger zu leben ist als in einem Heim, in dem man sich - wie man zu sagen pflegt - «wohl fühlt».

Kein Schriftsteller ist in Sachen Metaphern in Bezug auf Autos auf subtilere Weise zweideutig als Dino Buzzati, der so weit geht, den Autos eine innige Verbundenheit zu deren Besitzern, die mit der eines geprügelten treuen Hundes gleichzusetzen ist, anzudichten. Das Fahrzeug, das wir verkaufen oder, schlimmer noch, verschrotten wollen, lehnt sich gegen sein Schicksal auf und hinterfragt den Grund einer solchen Herzenskälte und des Vergessens von so viel Zuneigung. Die latente Personifizierung des Autos erreicht in einer Erzählung mit dem Titel «Die motorische Pest» ihren Höhepunkt. Hier verwandelt Buzzati grosse Parkplätze in Seuchenkrankenhäuser, in denen die Fahrzeuge sich durch das Vorweisen der schrecklichsten ansteckenden Krankheiten gegenseitig zu übertrumpfen suchen. Wie die Pest in London von Defoe oder wie im Mailand von Manzoni - deren Seiten Symptome und Anzeichen zu entnehmen sind - kann nur eine drastische Eliminierung der infizierten Autos die Ansteckung eindämmen oder gar bezwingen.

Man fragt sich, was hinter diesen immer akuterem Ängsten steckt. Es besteht kein Zweifel, dass in ihnen das Bewusstsein keimt, dass die Autos mit ihren umweltschädlichen Ausstattungen unseren Lebensraum bedrohen. Andererseits geht ebenfalls deutlich hervor, dass die Fahrzeuge, die von uns gekauft oder verkauft werden, ganze Abschnitte unseres Lebens, unserer Begeisterung wie auch unserer Unaufmerksamkeit mit sich nehmen. Ebenfalls sind wir uns bewusst, dass das Betätigen des Zündschlüssels trotz allem - gestern wie heute - den Motor der Vorstellungskraft zum Laufen bringt.

Die gewohnte Strasse

Ein weiteres beunruhigendes Zeichen für die wundersame unbezwingbare Proliferation des Automobils ist die zunehmend hervortretende Tendenz, sich unser zu bemächtigen und mit unserem Körper zu verschmelzen, um daraus eine Waffe zur Verteidigung und zum Angriff zu machen. In einem Roman wie «Crash» von James Ballard - wie auch in dem gleichnamigen Film von Cronenberg - besteht keine Lösung zur Kontinuität zwischen menschlicher Haut und dem Kunstleder des Fahrzeugs, die Karosserie wird verletzt und blutet wie unsere Körperhülle, und das Dröhnen der Motoren entwickelt sich von einer Metapher zum Buchstaben. Entsprang das Auto anfangs dem Bund von Wissenschaft und Bedürfnissen, so stellt sich heute mehr als ein Schriftsteller ein menschenähnliches Wesen vor, das aus der Vereinigung mit seinem Insassen entsteht.

Das emblematischste Werk über das widersprüchliche Schicksal des Fahrzeugs wurde vor einigen Jahren durch eine Novelle von Julio Cortázar verfasst. Dieser nimmt als narrative Gegebenheit einen monströsen Verkehrsstau an, der eine lange Autoschlange südlich von Paris für Tage, Monate, Jahreszeiten blockiert. Inmitten der Karosserien bei strahlendem Wetter und mit immer matter werdenden Verchromungen und Kristallgläsern organisiert man lebenswichtige Dienstleistungen: Man entdeckt das Tauschen wieder, man erfindet den Handel, man behandelt die Kranken und beerdigt die Toten. Kurz gesagt, man besinnt sich auf Solidarität und Freundschaft. Zärtliche Liebesgeschichten führen zu Verwicklungen. Dann, an einem Frühlingmorgen, starten die Motoren, ein Meer von pulsierenden Autos wird von

Autohupen durchsetzt. Einer nach dem anderen fährt langsam los, das Phantom der Solidarität gerät in Vergessenheit, die zarteste Liebe zerreisst in der Illusion, auf der Strasse weiterzufahren - der gewohnten Strasse.

Attilio Brilli

Der Autor, geboren 1936, ist Professor für amerikanische Literatur an der Universität Siena. Sein letztes in deutscher Sprache erschienenes Buch trägt den Titel «Das rasende Leben. Die Anfänge des Reisens mit dem Automobil» (Verlag Klaus Wagenbach, Berlin).

NZZ, 31.12.2001, Beilage Automobil