

Von der Schnelligkeit zur Langsamkeit

Für eine neue Lebenskunst

Toni Tholen, Goldbach

Der Zwang zum permanenten Aufbruch: Über die Gegenwart

Richard Sennett schreibt in seinem vielbeachteten Buch *Der flexible Mensch. Die Kultur des neuen Kapitalismus*: „Die moderne Kultur [...] weist die Eigenheit auf, schon das bloße Versäumen des Wechsels als Zeichen des Mißerfolgs zu bewerten, Stabilität erscheint fast als Lähmung. Das Ziel ist weniger wichtig als der Akt des Aufbruchs.“¹ Seine kultursoziologische Diagnose beinhaltet den Gedanken, daß der Akt des Aufbruchs eine zentrale Geste des modernen Lebens ist, die sich gegenwärtig, unter neuen Arbeitsbedingungen, zu einem Grundverhalten entwickelt. Dauernd in Bewegung zu sein ist allerdings nicht nur eine Beschreibung des Lebens im neuen Kapitalismus, auch nicht nur das Mobilitätsmaß eines als ‚normal‘ bewerteten Verhaltens im Gegensatz zu einem abweichenden, sondern es ist in eine Wertdimension gerückt, die geradezu metaphysische Absolutheit beansprucht. Demgemäß pointiert Sennett seine Diagnose: „In einer dynamischen Gesellschaft ist der Stillstand wie der Tod.“²

Von hier aus gesehen mutet jedes Nachdenken über Langsamkeit unzeitgemäß an. Als Bewegungsmodus ist sie gegenwärtig in der Tat nichts mehr Selbstverständliches, als Existenzhaltung stets in Rechtfertigungsnot. Daß sie für eine neue, spirituelle Lebenskunst, für eine andersmoderne Existenzweise wiederzuentdecken sei, wäre von daher erst einmal einsichtig zu machen. Ich möchte dies mit den folgenden Überlegungen versuchen. Dabei werde ich Langsamkeit mit seinem Gegenpol, Schnelligkeit, konfrontieren, und zwar so, daß ich beide Bewegungsmodi vom lateinischen Ausdruck *mobilitas* aus betrachte. Sie vom Oberbegriff ‚Beweglichkeit‘ aus zu reflektieren hat den Vorzug, sie nicht von vornherein in der Aporie sich gegenseitig ausschließender Verhaltens- bzw. Bewegungsweisen festzustellen. Es soll vielmehr deutlich werden, daß um Langsamkeit und Schnelligkeit als Bezugspunkte des theoretischen und praktischen Verhaltens seit Beginn der Moderne gerungen wird. Der vermeintliche Vorrang der Bestimmung von *mobilitas* als ‚schnelle Beweglichkeit‘, den Sennett für unsere Epoche diagnostiziert, läßt sich, so meine These, in Frage stellen, wenn man die Auseinandersetzungen moderner Kün-

¹ R. Sennett, *Der flexible Mensch. Die Kultur des neuen Kapitalismus*. Berlin 1998, 115.

² Ebd., 116.

ler und Intellektueller mit dem Phänomen der Mobilität berücksichtigt. Denn ihre Kunstwerke, Texte und Programmatiken problematisieren Mobilität in der gesamten semantischen Breite, wie sie in der Übersetzung des lateinischen Ausdrucks deutlich wird: *mobilitas* meint nämlich nicht nur ‚Beweglichkeit‘ im Sinne von ‚Schnelligkeit‘ und ‚Gewandtheit‘, sondern wird auch in der Bedeutung von ‚Unbeständigkeit‘ und ‚Wankelmut‘ verwendet. Darüber hinaus meint er ‚Biegsam-‘ und ‚Lenksamkeit‘. Der lateinische Begriff, von dem sich ‚Mobilität‘ herleitet, entfaltet also schon eine spannungsvolle Semantik, die sich zwischen den Polen einer Selbstbewußtsein und Selbstwert erzeugenden Schnelligkeit und Gewandtheit (welche sich im Stichwort von der auto-mobilen Gesellschaft widerspiegelt), und einer den Menschen tendenziell versklavenden Lenksamkeit situiert. Gedacht wird in der *mobilitas* mithin auch die Bewegung und, kritisch betrachtet, die Gefahr des Umschlags der Auto- in die Heteromobilität. Mit anderen Worten: der Übergang von der Herrschaft des Menschen durch Mobilität zur Herrschaft der Mobilität über ihn.

Universale Mobilität oder – in Anlehnung an eine Wendung Ernst Jüngers – ‚totale Mobilmachung‘ birgt in sich die Möglichkeit, daß Individuen sich im Ansinnen, Raum- und Zeitgebundenheit durch gesteigerte Geschwindigkeit zu überwinden, sich von ihr durch permanenten Wechsel unabhängig zu machen, in eine Situation ständiger Dezentrierung und Zerstreuung begeben, die sie zu Dividuen werden läßt: unbeständig, wankelmütig, biegsam und lenksam, kurz: flexibel. Die Lenksamkeit enthüllt ein Herrschaftsmoment am Begriff der Mobilität. Sichtbar wird es dadurch, daß Flexibilität, folgt man Sennett, im neuen Kapitalismus als Schicksal verstanden wird. Das Schicksal bestünde darin, stets und ständig losgeschickt zu werden; geschickt in den ‚Akt des Aufbruchs‘. Demgegenüber, so ließe sich folgern, würde Freiheit von solchem Schicksal bedeuten, sich Zeit zu lassen, an einem selbst gewählten Ort stehen zu bleiben, zu warten, einen Schauplatz zu errichten, um die Bewegtheit vom Außen ins Innen hineinzuwenden, sie in das zurückzutragen, was in der veräußerten Bewegung und in der stets anziehenden Geschwindigkeit universaler Mobilität notwendig wankend wird: das Leben der Seele. In *Grimms Deutschem Wörterbuch* findet sich eine plastische Beschreibung des wankenden Seelenlebens. Dort wird das „wanckelbar gemüthe“ als „unbeständger sinnenflucht“ und „hasz-vermischte güte“³ charakterisiert. Versucht man die Bestimmungen zu übersetzen, so bedeutet „unbeständger sinnenflucht“ die Unfähigkeit zur Konzentration. Begreift man dieses Charakteristikum des wankenden Gemüts als dauerhaften Zustand, dann verweist es auf eine generelle Abwesenheit kontemplativen Verhaltens, das gerade in der Sammlung und Konzentration aller Sinne auf einen Punkt, Ort, Schauplatz etc. hin besteht. Mit der Wen-

³ *Deutsches Wörterbuch von J. und W. Grimm*. Bd. 27. München 1991 [Nachdruck], 1802.

„hasz-vermischte güte“ kann man die im Zeichen der Mobilität stehenden zwischenmenschlichen Beziehungen näher charakterisieren. Danach stehen die Individuen unter dem gesellschaftlichen Imperativ permanenten Aufbruchs immer mehr in ambivalenten Gefühlsbeziehungen zueinander, weil die Gefühle von Zuneigung und Liebe, die nach einem stabilen Raum, in dem sie ausgelebt werden können, drängen, durch den Druck des Immer-wieder-Aufbrechen-müssens in negative Affekte, die sich auf den anderen richten, umschlagen. Der Aufforderung des Aufbruchs, des Sich-Trennens wird nur widerwillig entsprochen, und das dabei entstehende Unbehagen entlädt sich am Anlaß des Bleibens, beispielweise an der geliebten Person. Eine solche Ambivalenz dürfte der affektive Grundzustand der ‚Fernliebe‘ sein, die sich als Beziehungsform aufgrund der Internationalisierung und Mobilisierung der Arbeitsverhältnisse enorm zu verbreiten beginnt.

Mobilität und Moderne: Turners Allegorie der Geschwindigkeit

Statt jedoch vorschnell zu einer Verurteilung von Mobilität im ganzen zu schreiten und dabei Gefahr zu laufen, in abstrakter Negation und in einer kulturpessimistischen Haltung stecken zu bleiben, möchte ich mich nun erst einmal auf die kulturelle Moderne zurückwenden, um in Erfahrung zu bringen, wie Künstler und Intellektuelle auf den durch technische Innovationen herbeigeführten Wandel reagiert haben, für den in Bezug auf das Thema Mobilität die Erfindung und der flächendeckende Einsatz der Eisenbahn seit den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts ein einschneidendes Ereignis war. Daß sich mit dem Einsatz der Dampflokomotive und anderer Beschleunigungstechniken die Wahrnehmungsbedingungen von Raum und Zeit, aber auch die Produktions- und Handelsverhältnisse sowie die sozialen Beziehungen radikal verändert haben, ist in dieser Allgemeinheit hinreichend bekannt. Von speziellem Interesse ist hier aber die Frage, wie der im Zeitalter der industriellen Revolution einsetzende Wechsel von der langsamen zur schnellen Beweglichkeit in der Kultur wahrgenommen und beurteilt wurde.

In die Erörterung dieser Frage läßt sich mit der Betrachtung eines Ölgemäldes von Joseph Mallord William Turner einsteigen. Bei dem Bild handelt es sich um ein vor 1844 entstandenes Alterswerk des englischen Malers mit dem Titel *Regen, Dampf und Geschwindigkeit – „The Great Railway“* (Öl auf Leinwand, 91 x 122 cm, National Gallery, London). Es zeigt eine aus Regen und Dampf aus dem Bildhintergrund hervorschießende Eisenbahn, die wie aus dem Nichts plötzlich vor dem Auge des Betrachters auftaucht. Die den Bildrahmen gleichsam berührenden Schienen deuten an, daß sie sich sogleich wieder aus dem Blickfeld der Wahrnehmung entfernen wird. Das Bild läßt Bewegung, Ge-



schwindigkeit als solche spürbar werden, und zwar vor allem dadurch, daß es die gerichtete Bewegung eines ‚von – weg‘ und zugleich eines ‚von – zu‘ veranschaulicht. Verstärkt wird dieser Eindruck durch das vom Zug befahrene Viadukt. Allerdings hüllen Regen und Dampf die konkreten örtlichen Bezugspunkte der fahrenden Eisenbahn in Unsichtbarkeit ein. Herkunftsort und Ziel des Zuges bleiben unbestimmt, während die Geschwindigkeit selbst konkret anschaubar wird; u.a. auch dadurch, daß das Viadukt, an dem entlang das Auge des Betrachters auf den Horizont blickt, stark perspektivisch verkürzt ist. Daß Schnelligkeit das zentrale Thema des Bildes ist, erhält einen weiteren Anhaltspunkt darin, daß vor der Lokomotive, kaum erkennbar, ein unverhältnismäßig großer Hase – das sprichwörtlich schnellste aller Tiere – über die Schienen springt. Das Bild läßt offen, ob er das Rennen gegen den Zug gewinnen wird. Unzweifelhaft soll aber die Konfrontation der beiden Protagonisten schneller Bewegung zum Ausdruck bringen, daß durch den Einsatz von Technik der Mensch auf dem Weg ist, das natürliche Maß von Schnelligkeit zu überbieten. Die mit Maschinen erreichte Geschwindigkeit und die Aussicht auf permanente Beschleunigung läßt die künstlich erzeugte *mobilitas* zu einer neuen, zweiten Natur werden. Darin liegt etwas Erhabenes, von der ersten Natur Erhobenes, das in dem plötzlich auftauchenden und genauso plötzlich wieder aus dem Blick verschwindenden Zug sinnfällig wird. Konkreter festmachen läßt sich die Stimmung des Erhabenen aber an zwei weiteren Beobachtungen. Der fahrende Zug wird in einer gegenüber seiner natürlichen Umgebung erhobenen Position festgehalten. Er fährt über ein Viadukt, dessen Pfeiler vertikal in die Tiefe hinunter zeigen. In diesem Motiv könnte ausgesagt sein, daß die Fortbewegung, die durch die Dampfmaschine unterstützt wird, sich von der der sonst üblichen Langsamkeit nicht maschinell unterstützter Fortbewegung auf Erde unabhängig gemacht hat. Angezeigt wird die Tendenz, sich vom direkten Kontakt mit der Erde loszumachen, um jeder denkbaren Behinderung schneller Fortbewegung auszuweichen. Der Zug wirkt, spekulativ gewendet, nicht nur erhoben, sondern der natürlichen Umgebung schon enthoben. Ein erhabenes Gefühl mag sich einstmals in den Reisenden selbst eingestellt haben, angesichts der Schnelligkeit, mit der sie plötzlich an den einzelnen Ortschaften vorbeirauschten und Landschaften durchquerten. Eine von Turners Fürsprecher Ruskin geschilderte Anekdote zum Ursprung des Gemäldes berichtet, daß Turner während einer Zugfahrt in einem Regenschauer den Kopf aus dem Zug gestreckt habe.⁴ Der ihm dabei ins Gesicht peitschende, von Regen getränkte Wind könnte in ihm jenes Gefühl von Erhabenheit ausgelöst haben.

Ein anderer Gesichtspunkt aber macht die behauptete Stimmung des Erhabenen, die von Turners Bild ausgeht, noch nachvollziehbarer. Versetzt man

⁴ Vgl. E. Langmuir, *The National Gallery. Museumsführer*. London 1999, 326.

sich versuchsweise einmal in die Wahrnehmung desjenigen, der den Zug, wie im Bild festgehalten, erblickt, stellt sich der Eindruck eines Vorbeirauschens ein. So wird am vorüberfahrenden Zug Flüchtigkeit wahrnehmbar. Anders gesagt: Der Augenblick der Wahrnehmung des vorüberfahrenden Zugs enthält zugleich die Mitwahrnehmung des ‚Schon-vorbei‘. Die Präsenz der Wahrnehmung wird durch eine Absenz mitkonstituiert. Dadurch entsteht im Wahrnehmenden das Gefühl, das, was er sieht, den fahrenden Zug, und übertragen: die schnelle Bewegung, nicht mehr ganz fassen zu können. Es entzieht sich ihm die Gegenwart des Wahrgenommenen, weil es, einmal ‚da‘, auch immer schon vorbei ist. Die Wahrnehmung konstituiert somit eine Abwesenheit, die Aufhebung von Präsenz als Dauer meint. Die Schnelligkeit des wahrgenommenen ‚Gegenstandes‘ wird über den Wahrnehmenden erhaben, indem er sich dessen fixierendem Blick entzieht. Im Wahrnehmenden selbst sedimentiert sich ein Gefühl der Unruhe und Unbeständigkeit.

Und was geschieht mit der Umgebung, mit der Landschaft, durch die bzw. über die der Zug hinweg rauscht? Angesichts der sich mächtig aufdrängenden *mobilitas* versinkt sie in Regen und Dampf; sie wird unkenntlich, abstrakt, indem sie sich in Farbe und Farbflächen auflöst. Hier und da sind noch schwach ein paar Gegenstände und Motive zu erkennen. Es bleibt offen, ob sie eine andere Lektüre des Bildes eröffnen können.

Der Glaube an den Segen der Beschleunigung: Vom kommunistischen Manifest zur futuristischen ‚Religion der Geschwindigkeit‘

„Die Revolutionen sind die Lokomotiven der Geschichte.“⁵ Wenige Jahre nach der Entstehung von Turners Bild erscheint im Februar 1848 in London das *Manifest der kommunistischen Partei*. Seine Autoren, Karl Marx und Friedrich Engels, formulieren darin nicht nur die Ziele einer bis dahin kaum gesammelten und organisierten Partei der von der kapitalistischen Bourgeoisie Unterdrückten und Ausgebeuteten, also das Programm der „Erhebung des Proletariats zur herrschenden Klasse, die Erköpfung der Demokratie“⁶, sondern sie entwerfen vorab ein sozioökonomisch perspektiviertes Epochenbild, das in seiner Prägnanz und visionären Reichweite seinesgleichen sucht. Das *Manifest* kann in bestimmten Passagen als Dokument und Quelle des gegenwärtigen Prozesses neukapitalistischer Vergesellschaftung gelesen werden. So ist das, was seit geraumer Zeit unter dem Stichwort Globalisierung diskutiert und praktiziert wird, dort schon in aller Konsequenz erkannt und auf den Begriff

⁵ K. Marx, *Die Klassenkämpfe in Frankreich*, in: K. Marx u. F. Engels, *Werke*. Bd. 7. Hrsg. Institut für Marxismus-Leninismus beim ZK der SED. Ost-Berlin 1971, 85.

⁶ K. Marx, F. Engels, *Manifest der kommunistischen Partei [1848]*. Berlin 1989, 48.

gebracht. Auch die *mobilitas* wird in ihrer Bedeutung für die kapitalistische Produktionsweise und die Entwicklung des ‚Weltmarktes‘ erkannt. Im Zusammenhang der Darstellung der zur proletarischen Revolution *notwendigen* ‚revolutionären Rolle‘ der Bourgeoisie heben Marx und Engels u.a. die Umstellung von der mittelalterlich-feudalen Trägheit zur modernen Bewegung als fortwährende Veränderung hervor: „Die Bourgeoisie hat enthüllt, wie die brutale Kraftäußerung, die die Reaktion so sehr am Mittelalter bewundert, in der trügsten Bärenhäuterei ihre passende Ergänzung fand. Erst sie hat bewiesen, was die Tätigkeit der Menschen zustande bringen kann. Sie hat ganz andere Wunderwerke vollbracht als ägyptische Pyramiden, römische Wasserleitungen und gotische Kathedralen, sie hat ganz andere Züge ausgeführt als Völkerwanderungen und Kreuzzüge.“⁷ Im direkten Anschluß beschreiben sie die Dynamik der kapitalistischen Produktion, wie sie gerade gegenwärtig wieder deutlich spürbar ist: „Die Bourgeoisie kann nicht existieren, ohne die Produktionsinstrumente, also die Produktionsverhältnisse, also sämtliche gesellschaftlichen Verhältnisse fortwährend zu revolutionieren. Unveränderte Beibehaltung der alten Produktionsweise war dagegen die erste Existenzbedingung aller früheren industriellen Klassen. Die fortwährende Umwälzung der Produktion, die ununterbrochene Erschütterung aller gesellschaftlichen Zustände, die ewige Unsicherheit und Bewegung zeichnet die Bourgeoisiepoche vor allen anderen aus. Alle festen, eingerosteten Verhältnisse mit ihrem Gefolge von altehrwürdigen Vorstellungen und Anschauungen werden aufgelöst, alle neugebildeten veralten, ehe sie verknöchern können. Alles Ständische und Stehende verdampft, alles Heilige wird entweiht, und die Menschen sind endlich gezwungen, ihre Lebensstellung, ihre gegenseitigen Beziehungen mit nüchternen Augen anzusehen. Das Bedürfnis nach einem stets ausgedehnteren Absatz für ihre Produkte jagt die Bourgeoisie über die ganze Erdkugel. Überall muß sie sich einnisten, überall anbauen, überall Verbindungen herstellen.“⁸ Die Beschreibung des durch „ewige Unsicherheit und Bewegung“ erreichten Zustands der Entweihung alles ‚Ständischen‘ und ‚Stehenden‘, ‚alles Heiligen‘ ist keineswegs als Kritik der Autoren an der martialischen Entzauberung der Welt durch die Bourgeoisie mißzuverstehen. Im Gegenteil, die fortwährenden Umwälzungen sind für die Vordenker einer künftigen Weltherrschaft des Proletariats ein unbedingt notwendiger Schritt auf dem Weg zur Überwindung der letzten Relikte von Feudalismus und Nationalismus hin zum Kosmopolitismus, d.h. zur Globalisierung der Wirtschaft und zur Internationalisierung von Staat und Gesellschaft. Erst auf dieser globalen Augenhöhe macht es nach Marx und Engels Sinn, die Herrschaft an das Proletariat übergehen zu lassen.

⁷ Ebd., 15.

⁸ Ebd., 15f. Auffällig ist, daß Marx zur Beschreibung von revolutionären Prozessen gern Zugmetaphorik verwendet.

Für unseren Zusammenhang ist wichtig festzuhalten, daß durch die damals neuen Techniken, Maschinen und Verkehrsmittel die Produktion in ständige Bewegung versetzt wurde und die Arbeit damit selbst zunehmend den Charakter von Mobilität annahm. Dies gilt heute verschärft und unter neuen kommunikativen und informationstechnologischen Vorzeichen.

Im Anschluß an Marx und Engels läßt sich darüber hinaus noch eine weitere Aussage über das Verhältnis von Mobilität und Moderne machen. In dem Maße nämlich, wie Arbeit zur zentralen Produktions- und Beziehungsform in der modernen Gesellschaft wird – und davon gehen die beiden Theoretiker aus –, sind ihre Mitglieder gleichsam zur fortwährenden Mobilität verurteilt, will sie nicht in einen erneuten Feudalismus, in dem alles still steht, zurückfallen. Vom Zeitpunkt der Erstveröffentlichung des *Manifests* aus betrachtet, hat die Affirmation von Mobilität etwas Einleuchtendes. Es ging ja Mitte des 19. Jahrhunderts tatsächlich auch noch um die Befreiung aus feudalen Denkmustern und Existenzweisen, zumal in Deutschland. So haftete am Bestreben fortschrittlich Denkender, das Schreckgespenst der alten Herrschaft in die Dachkammern der Geschichte zu verbannen, ein Moment von Wahrheit. Im Horizont heutiger Erfahrung fällt es jedoch schwerer, einer Inanspruchnahme der im Dienst des Fortschritts stehenden *mobilitas* ohne Einspruch zu folgen.

Die Affirmation von Mobilität im Sinne permanenter Bewegung und Schnelligkeit nimmt in den Programmatiken der gesellschaftlichen und kulturellen Moderne einen eigentümlich verqueren Verlauf. So läßt sie sich nicht nur in linken Fortschrittstheorien finden, sondern wird wenige Jahrzehnte später Thema chauvinistischer Propagandaschriften, die in der Technik und in der von ihr möglich gemachten Geschwindigkeit das Signum eines neuen, später faschistisch bestimmten Zeitalters erblicken. Gemeint sind die italienischen Futuristen und ihr Protagonist Filippo Tommaso Marinetti. Der um 1910 entstehende Futurismus versteht sich als eine künstlerisch-politische Avantgarde, deren Ziel es, verkürzt gesagt, ist, das Leben aus den Konventionen und Fesseln einer überkommenen, der modernen Existenz zunehmend fremd werden Tradition zu befreien. Stand die Kultur und Bildungsbürgerwelt des 19. Jahrhunderts neuen technischen Artefakten und der schneller werdenden Gangart des modernen Lebens grundsätzlich ablehnend gegenüber, so kehren die Futuristen die Beurteilung der epochalen Tendenzen um. Technik aller Art, insbesondere Fortbewegungsmittel wie Rennwagen, Motorräder und Flugzeuge werden nun zu Gegenständen poetischer Einbildungskraft. Die Futuristen gründen ihre Ästhetik in der „Mimesis an die Maschinenwelt“⁹. Die Künste sollen sich die Gesetze der Technik zu eigen machen. Dementsprechend dekla-

⁹ H. Schmidt-Bergmann, *Futurismus. Geschichte, Ästhetik, Dokumente*. Reinbek bei Hamburg 1993, 196.

riert Marinetti im ersten, die Bewegung begründenden *Manifest des Futurismus*, das am 20. Februar 1909 im *Figaro* in Paris erschien: „Wir erklären, daß sich die Herrlichkeit der Welt um eine neue Schönheit bereichert hat: die Schönheit der Geschwindigkeit. Ein Rennwagen, dessen Karosserie große Rohre schmücken, die Schlangen mit explosivem Atem gleichen ... ein aufheulendes Auto, das auf Kartätschen zu laufen scheint, ist schöner als die Nike von Samothrake.“¹⁰ Die Provokation, die hier vor allem durch den Vergleich eines Rennwagens mit der Nike von Samothrake erfolgt, verbleibt jedoch nicht auf der Ebene eines ästhetisch-referenzlosen Spiels. Die Aussage zielt vielmehr auf eine Veränderung der gesamten Wahrnehmung und der Gesellschaft. Der Ernst der Provokation wird deutlich in der nachfolgenden Absolutierung der Geschwindigkeit: „Zeit und Raum sind gestern gestorben. Wir leben bereits im Absoluten, denn wir haben schon die ewige, allgegenwärtige Geschwindigkeit erschaffen.“¹¹ Marinetti versteht sein Lob der Geschwindigkeit sowohl als Geste der Destruktion einer abgelebten Kultur wie auch als Stiftung einer neuen Religion. Letzteres wird in dem wenige Jahre später, im Mai 1916 erstmals veröffentlichten Text *La nuova religione-morale della velocità* vollzogen. Er profiliert darin seine ‚futuristische Moral‘ durch Gegenüberstellung mit der ‚christlichen‘. Diese habe der inneren Entwicklung des Menschen gedient, sei nun aber alles Göttlichen entleert und habe damit ihre Existenzberechtigung verloren. Während sie den Menschen durch Mäßigung „vor den Exzessen der Sinnlichkeit“¹² geschützt habe, trete nun an ihre Stelle die ‚futuristische Moral‘, die den Menschen vor der Zerstörung durch Langsamkeit, Erinnerung, Analyse, Ruhe und Gewohnheit schütze. Marinetti bedient sich in dem Text eines Kunstgriffs, der den Inhalt umso wirksamer inszeniert. Er verwendet eine Technik der Tradition christlicher Spiritualität, nämlich die ignatianische Kunst der Unterscheidung der ‚guten‘ von den ‚bösen Geistern‘, um sie zugleich gegen die damit aufs engste verbundene Lehre der Mäßigung, Geduld und Sammlung, allesamt Modi der Langsamkeit, zu wenden: „Die Geschwindigkeit, deren Wesen die intuitive Synthese aller Kräfte in Bewegung ausmacht, ist natürlich *rein*. Die Langsamkeit, deren Wesen die rationale Analyse aller Ermüdungen im Ruhezustand ausmacht, ist natürlich *schmutzig*. Nach der Zerstörung des alten Guten und des alten Bösen schaffen wir ein neues Gutes: die Geschwindigkeit, und ein neues Böses: die Langsamkeit.“¹³ Nachdem den Oberbegriffen ‚Geschwindigkeit und ‚Langsamkeit‘ in klarer

¹⁰ F.T. Marinetti, *Manifest des Futurismus* [1909], in: H. Schmidt-Bergmann (vgl. Anm. 9), 77-80, 77.

¹¹ Ebd.

¹² F.T. Marinetti, *Die neue Moral-Religion der Geschwindigkeit*, in: H. Schmidt-Bergmann (vgl. Anm. 9), 201-207, 203.

¹³ Ebd., 204.

Distinktion moralische Wertungen zugeteilt worden sind, werden sodann Begriffsregister erstellt, die darüber Auskunft geben, welche Einstellungen und Handlungsweisen der neuen Moral-Religion gemäß und welche es nicht sind.

Marinettis Aneignung und Umwertung der christlichen Spiritualität gipfelt schließlich in der Übernahme ihrer intimsten Kommunikationsform, des Gebets, für seine Zwecke: „Wenn Beten im Kommunizieren mit dem Göttlichen besteht, so ist Fortbewegung in großer Geschwindigkeit ein Gebet. Heiligkeit des Rades und der Schienen. Man muß auf den Schienen knien, die göttliche Geschwindigkeit anzubeten.“¹⁴ Sieht man einmal vom inszenatorischen Effekt solcher Formulierungen ab, so läßt sich an ihnen eine Erkenntnis über die Bedeutung von *mobilitas* für die Moderne ablesen: Mit dem futuristischen Text erhält sie für eines ihrer Glaubensbekenntnisse die ultimative Gebetsvorlage. Daß das Bekenntnis zur Geschwindigkeit auch gegenwärtig in den vielen Tempeln von Wirtschaft, Sport und Politik weiter gebetet wird, ist genauso evident wie seine Verwebung mit dem anderen, überall vernehmbaren Credo des Wettbewerbs.

Lob der Langsamkeit: Nietzsches Kritik der Mobilität

Wenn auch – wie in Phasen verschärfter neoliberaler Beschleunigung – die Stimmen der Gemeindemitglieder futuristischer Moral-Religion zahlreich und lautstark sind, so besteht doch Anlaß zum Zweifel darüber, ob es wirklich die einzigen hörbaren sind. Denn seit Beginn der Moderne und des modernen Nachdenkens über Mobilität hat es auch einflußreiche Gegenstimmen gegen die Vereinseitigung von ‚Beweglichkeit‘ zur schnellen, äußerlichen Bewegung gegeben. Die reflektiertesten unter ihnen sind jedoch nicht bei einer kritischen Kulturdiagnose stehen geblieben, sondern haben in Anknüpfung an ältere Traditionen Denkbilder und Praktiken entworfen, mittels derer sich *mobilitas* als *langsame* Bewegung realisieren läßt. Eine von ihnen ist diejenige Nietzsches.

Nietzsche ist *nicht zuletzt* deshalb einer der bedeutenden Vordenker einer Lebenskunst, die eine spirituelle und kontemplative Existenzweise zum Ziel hat, weil er luzide aufgezeigt hat, was den Menschen abhanden kommt, wenn sie in permanenter Fortbewegung sind. Indem er sich die Frage nach dem Verlust stellt, läßt er zugleich aber auch Alternativen sichtbar werden. Das macht seine Texte so reich und enthebt sie des Verdachts, lediglich bequeme, altväterliche Kulturkritik zu bieten. Zu zeigen ist nun, daß einige Aphorismen aus der *Fröhlichen Wissenschaft* als kritische Antwort auf die bisher vorgestellten Mobilitätskonzepte verstanden werden können. Während das *Manifest der kommunistischen Partei* die fortwährende Umwälzung der Produktion, wie

¹⁴ Ebd., 204f.

sie von der kapitalistischen Bourgeoisie praktiziert wird, in den Dienst des Fortschrittsgeschehens stellt, macht Nietzsche an der Entfesselung aller Produktivkräfte in der Arbeit, die zunehmend den Gesetzen von Mobilität und Flexibilität untersteht, die Verlustrechnung auf. Für ihn bedeutet die Laborisierung des Lebens, ob sie nun kapitalistisch oder sozialistisch betrieben wird, Veräußerung und damit Verlust von Geist und vor allem von Integrität.¹⁵

In einem Aphorismus mit dem Titel *Musse und Müßiggang* nimmt er die Beobachtung der Rastlosigkeit der Amerikaner zum Anlaß, die Form der Arbeit in der ‚neuen Welt‘ einschließlich ihrer Schattenseiten zu beschreiben: „Es ist eine indianerhafte, dem Indianer-Bluthe eigenthümliche Wildheit in der Art, wie die Amerikaner nach Gold trachten: und ihre athemlose Hast der Arbeit – das eigentliche Laster der neuen Welt – beginnt bereits durch Ansteckung das alte Europa wild zu machen und eine ganz wunderliche Geistlosigkeit darüber zu breiten. Man schämt sich jetzt schon der Ruhe; das lange Nachsinnen macht beinahe Gewissensbisse. Man denkt mit der Uhr in der Hand, wie man zu Mittag isst, das Auge auf das Börsenblatt gerichtet, – man lebt, wie Einer, der fortwährend Etwas „versäumen könnte“. „Lieber irgend Etwas thun, als Nichts“ – auch dieser Grundsatz ist eine Schnur, um aller Bildung und allem höheren Geschmack den Garaus zu machen. Und so wie sichtlich alle Formen an dieser Hast der Arbeitenden zu Grunde gehen: so geht auch das Gefühl für die Form selber, das Ohr und Auge für die Melodie der Bewegungen zu Grunde. Der Beweis dafür liegt in der jetzt überall geforderten *plumpen Deutlichkeit*, in allen den Lagen, wo der Mensch einmal redlich mit Menschen sein will, im Verkehre mit Freunden, Frauen, Verwandten, Kindern, Lehrern, Schülern, Führern und Fürsten, – man hat keine Zeit und keine Kraft mehr für die Ceremonien, für die Verbindlichkeit mit Umwegen, für allen Esprit der Unterhaltung und überhaupt für alles *Otium*. Denn das Leben auf der Jagd nach Gewinn zwingt fortwährend dazu, seinen Geist bis zur Erschöpfung auszugeben, im beständigen Sich-Verstellen oder Ueberlisten oder Zuvorkommen: die eigentliche Tugend ist jetzt, Etwas in weniger Zeit zu thun, als ein Anderer. Und so giebt es nur selten Stunden der *erlaubten* Redlichkeit: in diesen aber ist man müde und möchte sich nicht nur ‚gehen lassen‘, sondern lang und breit und plump sich *hinstrecken*.“¹⁶ Nietzsche legt in dieser Textpassage drei Dimensio-

¹⁵ Vgl. zur Laborisierung der modernen Welt den lesenswerten Aufsatz von K.P. Liessmann, *Im Schweiß deines Angesichtes. Zum Begriff der Arbeit in den anthropologischen Konzepten der Moderne*, in: *Die Zukunft von Arbeit und Demokratie*. Hrsg. U. Beck. Frankfurt/M. 2000, 85-107. Im Zusammenhang der These der Laborisierung im sozialistischen Kontext findet sich dort auch der Hinweis, daß die von Stalin entworfene Verfassung der Sowjetunion von 1936 die Maxime „Wer nicht arbeiten will, soll auch nicht essen“, die dem zweiten Brief des Apostels Paulus an die müßiggängerischen Thessaloniker (Kap. 3,10) entstammt, enthält (vgl. ebd., 96).

¹⁶ F. Nietzsche, *Die fröhliche Wissenschaft*, in: *Sämtliche Werke. Kritische Studienausgabe*. Bd. 3. Hrsg. G. Colli/M. Montinari. München 1980, 556f.

nen offen, die miteinander verknüpft sind. Als erstes weist er in der kapitalistischen Maxime „Etwas in weniger Zeit zu thun, als ein Anderer“ den unmittelbaren Zusammenhang von Arbeit und Geschwindigkeit auf. Wenn dies der Imperativ auch unserer Arbeitsgesellschaft ist, so läßt sich daraus folgern, daß wir eine stetig zunehmende Beschleunigung so lange nicht werden aufhalten können, wie das kapitalistisch geformte *animal laborans* zur anthropologischen Grundform menschlichen Daseins stilisiert wird. Er führt zweitens vor, was mit Individuen geschieht, die mit der Uhr in der Hand denken, zu Mittag essen und dabei das Auge aufs Börsenblatt gerichtet haben. In einer solchen Haltung wird der Augenblick nicht mehr erlebt, sondern man ist immer schon in einem Vorbei, ähnlich wie beim Anblick eines vorübersausenden Zugs: Kaum hat man ihn im Blick, ist er ihm schon wieder verschwunden. Existiert man aber nicht mehr in der Gegenwart, sondern fortwährend in der Projektion des Nächsten, das zu tun ist, dann gehen in dieser „Hast der Arbeitenden“ alle Formen der „Bildung“ und der feinsinnigen, differenzierenden Wahrnehmung verloren: „Ohr und Auge für die Melodie der Bewegungen“ verkümmern. Nietzsche verbindet in erhellender Weise den Verlust des ästhetischen Feinsinns mit dem Niedergang der sozialen Beziehungen. Denn die Entdifferenzierung des Bildungssinns führe zur Forderung einer „plumpen Deutlichkeit“ in allen Beziehungen zwischen Menschen, in denen eigentlich Redlichkeit, d.h. Integrität herrschen solle. Es erfordere Zeit und Kraft, integrale und reziproke zwischenmenschliche Beziehungen zu schaffen und sie mit Esprit zu füllen. Dazu bedürfe es aber der Muße: „Otium“. Stattdessen, so könnte man den Gedanken Nietzsches fortspinnen, verläuft das Leben einzig im Bewußtsein des „negotium est“, was übersetzt heißt: Es ist nicht Muße, und es ist zugleich Arbeit, Geschäft.

Die Beschreibung des Fehlens von *otium* und der gleichzeitigen Allherrschaft des *negotium* führt zur dritten, im Text offengelegten Dimension, nämlich der einer Umwertung im Verhältnis von Arbeit und Muße, in der allein die *vita contemplativa* ihren Ort findet: „Die *Arbeit* bekommt immer mehr alles gute Gewissen auf ihre Seite: der Hang zur Freude nennt sich bereits ‚Bedürfnis der Erholung‘ und fängt an, sich vor sich selber zu schämen. [...] Ja, es könnte bald so weit kommen, dass man einem Hange zur *vita contemplativa* (das heisst zum Spaziergehen mit Gedanken und Freunden) nicht ohne Selbstverachtung und schlechtes Gewissen nachgäbe. – Nun! Ehedem war es umgekehrt: die *Arbeit* hatte das schlechte Gewissen auf sich.“¹⁷ En passant beobachtet Nietzsche mit seinem Gespür für seelische Zustände und Veränderungen, daß in der Ontologisierung von Arbeit im Gewand permanenter Mobilität die starken Affekte wie beispielsweise Freude relativiert werden. Die Konse-

¹⁷ Ebd., 557.

quenz ist eine De-emphasisierung des Menschen. Beobachten läßt sie sich an der Verschiebung von wertenden Attributen im Alltagssprachgebrauch. So wird seit einiger Zeit immer häufiger von einem ‚netten‘ Treffen, statt von einer intensiven oder schönen Begegnung gesprochen. Und: Man ist mit seinem Leben ‚zufrieden‘, im besten Fall ‚vollauf zufrieden‘, von der Absicht, ein ‚glückliches Leben‘ führen zu wollen, ist hingegen außerhalb philosophischer Ethikbücher kaum mehr die Rede.

Denn Voraussetzung dafür wäre eine Lebenskunst der Langsamkeit, die Rückkehr zu einer Form von Bildung und Kultur, die sich Zeit läßt und Zeit einräumt, so daß sich etwas in Bewegung setzen kann, das von äußerlicher Bewegung unabhängig ist und einen Zwischenraum konstituiert, in dem sich – vielleicht einmal – ein begnadender und beglückender Augenblick einstellen würde. Nietzsche selbst hat in seinen Denkbildern solche Zwischenräume umrissen, oft in der melancholischen Haltung des Wissens darum, daß die Zeit der Moderne anderen Bewegungs- und Raummaßen folgt. So heißt es in einem Aphorismus mit dem Titel *Verlust der Würde*: „Das Nachdenken ist um all seine Würde der Form gekommen, man hat das Ceremoniell und die feierliche Gebärde des Nachdenkens zum Gespött gemacht und würde einen weisen Mann alten Stils nicht mehr aushalten. Wir denken zu rasch, und unterwegs, und mitten im Gehen, mitten in Geschäften aller Art, selbst wenn wir an das Ernsthafteste denken; wir brauchen wenig Vorbereitung, selbst wenig Stille: – es ist, als ob wir eine unaufhaltsam rollende Maschine im Kopfe herumtrügen, welche selbst unter den ungünstigsten Umständen noch arbeitet. Ehemals sah man es jedem an, dass er einmal denken wollte – es war wohl die Ausnahme! – , dass er jetzt weiser werden wollte und sich auf einen Gedanken gefasst machte: man zog ein Gesicht dazu, wie zu einem Gebet, und hielt den Schritt an; ja man stand stundenlang auf der Strasse still, wenn der Gedanke ‚kam‘ – auf einem oder auf zwei Beinen. So war es ‚der Sache würdig‘!“¹⁸ Nietzsche formuliert hier, bevor die Futuristen ihre Manifeste zum Lob der Geschwindigkeit verfassen werden, schon eine Kritik an ihnen. Denn sie werden es vor allem sein, die in ihren kulturevolutionären Programmatiken „eine unaufhaltsam rollende Maschine im Kopfe“ herumtragen. Ihre Ästhetik folgt, wie bereits gesagt, einer Mimesis an die Maschine.

Nietzsches Text enthält aber nicht nur Kritik und Klage, sondern ist auch Erinnerung an eine andere Weise der Bewegung. Er verbündet sich gewissermaßen mit einer vormodernen Tradition weisheitlichen Denkens. Der Raum eines solchen ‚Nachdenkens‘ wird im Text eröffnet über das klanglich verwandte Wortpaar ‚Stil‘– ‚Stille‘. Der Ausdruck ‚Stil‘ ist hier im vollen, ästhetischen wie ethischen Sinne zu verstehen. Denn hat etwas oder jemand Stil, so

¹⁸ Ebd., I.6, 378.

empfinden wir es oder ihn bisweilen als schön. Die ästhetische Beurteilung umfaßt dabei zugleich den Stil in seiner ethischen Dimension als Haltung. Verbindet er sich wie hier mit der ‚Stille‘ zu einer ausharrenden und geduldigen Bewegungshaltung, so stellt sich in der Kontemplation von Nietzsches Denkbild der Eindruck einer Schönheit der langsamen Bewegung ein, die zuletzt die Gestalt eines höchsten geistigen Augenblicks erreicht. Die Spiritualität der Bewegung versetzt das ‚Nachdenken‘ in den Status eines ‚Gebets‘; dies wird im gehend Denkenden aber nur dann wirklich, wenn er den Schritt anhält und stundenlang auf der Straße still steht. In dieser langen Zeit, in der Langeweile dieser Zeit, jener „Windstille“ der Seele, welche der glücklichen Fahrt und den lustigen Winden vorangeht¹⁹, wird das Denken zum Raum. Von der Gerichtetheit, der Intentionalität, die es noch im Gehen beherrscht, wird es im stillen Stehen zu einem loslassenden und empfänglichen. Als Raum werdendes macht sich das Nachdenken bereit für die Ankunft des Gedankens, der, wenn er denn kommt, das Geschenk eines Augenblicks ist. Nietzsches Text kehrt also die *mobilitas*, die im Bild des Gehens thematisiert wird, in sich um. Er erreicht dies, indem er die Bewegung, ihr nachdenkend, von einem Tun in ein Lassen, von einer Zielgerichtetheit in eine Offenheit überführt. So läßt sich festhalten, daß bei aller Klage über den Verlust der Würde die Bewegung des Textes selbst, die sich in der kontemplativen Lektüre (nach)vollzieht, eine Umkehrung der mechanisierten in eine begeisterte ‚Beweglichkeit‘ befördert: Die Bewegung des Gedankens bedarf der Kontemplation und diese wiederum ist von Natur aus langsam.

Für eine spirituelle Lebenskunst: Nietzsche mit Ignatius

Während in Marinettis futuristischer Moral-Religion Fortbewegung in großer Geschwindigkeit ein Gebet ist, ist für Nietzsche stundenlanges Stillstehen eine dem Gebet vergleichbare Haltung. Und während Marinetti im Vollzug der Unterscheidung der Geister die ignatianischen Bestimmungen des Guten und Bösen vertauscht, kehrt Nietzsche in seinem Aphorismus zu Ignatius zurück. In dessen Lehre von der Unterscheidung der Geister geht es bekanntlich um die Befähigung des Einzelnen, die verschiedenen Seelenbewegungen zu spüren und zu erkennen, um schließlich die guten von den schlechten trennen zu können. Dabei werden die schlechten Bewegungen vom ‚bösen Geist‘ verursacht. Sie führen zum Gefühl der Trostlosigkeit. Dies ist für Ignatius alles, was die Seele verfinstert: vor allem „Unruhe durch verschiedene Umtriebe und Versuchungen, die zum Unglauben, ohne Hoffnung, ohne Liebe hintreiben, wobei

¹⁹ Ebd., I.42, 409.

sich die Seele ganz träge, lau, traurig findet und wie getrennt von ihrem Schöpfer und Herrn ist“²⁰. Der ‚gute Geist‘ hingegen spendet der Seele Trost, Mut, Kraft und schenkt ihr Ruhe. Getröstet ist sie, wenn in ihr „eine innere Bewegung verursacht wird, durch welche die Seele in Liebe zu ihrem Schöpfer und Herrn zu entbrennen beginnt“²¹. Ignatius rät nun dazu, sich entschieden zu ändern, wenn man in der Trostlosigkeit ist, um sie zu überwinden. Dazu soll man „eifriger das Gebet, die Betrachtung pflegen“ und sich „viel erforschen“²². Auf die Weise des Betens kommt aber alles an. Ich möchte von den zahlreichen Anweisungen, die in den *Geistlichen Übungen* gegeben werden, nur eine einzige, für unseren Zusammenhang interessante herausgreifen. Es ist die der Betrachtung (contemplación) des Sinnes jedes einzelnen Wortes des Gebets. Der Betrachtende soll mit geschlossenen oder auf einen Ort gerichteten, nicht umherschweifenden Augen ein Wort aussprechen und bei der Erwägung dieses Wortes so lange verweilen, wie sie Bedeutungen, Vergleiche, Verkosten (gusto) und Trost findet.²³

Die Gemeinsamkeiten mit Nietzsches Diagnose und Kur in Sachen *mobilitas* liegen auf der Hand: Wie Ignatius entdeckt er in der Unruhe und Hast die Ursache für die Lauheit und Kraftlosigkeit der Seele („der Hang zur Freude nennt sich bereits ‚Bedürfnis der Erholung‘“), und wie dieser vermutet er in Ruhe und Muße Trost und Kräftigung der Seele. Erstaunlicher aber noch ist die Ähnlichkeit in der Weise der Betrachtung. Der Anweisung, bei einem Wort so lange zu verbleiben, wie seine Betrachtung Bedeutungen, Vergleiche, Verkosten und Trost ergibt, ist kaum jemand wie Nietzsche gefolgt. Seine von ihm selbst ins Bild gebrachte Kultur unendlich verlangsamter Betrachtung hat ihn dazu befähigt, gesellschaftliche Phänomene wie die Mobilität in all ihren kulturtheoretischen, ethischen und ästhetischen Zusammenhängen und Konsequenzen einzusehen. Seine Texte zeigen darüber hinaus einen Weg, die *mobilitas* anders erfahren zu können, nämlich als *langsame Bewegung*, vorausgesetzt man ist bereit, sie einer Kontemplation zu unterziehen, die sich an den Techniken der weisheitlichen Traditionen orientiert. Diese könnten in einer andersmodernen Kultur zur Kraftquelle werden, der der Einzelne bedarf, sich einerseits um sich selbst zu sorgen – Trostlosigkeit *als* Trostlosigkeit und Freude *als* Freude zu erleben –, und sich andererseits um andere zu sorgen, oder mit Nietzsches Worten: „redlich [...] im Verkehre mit Freunden, Frauen, Verwandten, Kindern, Lehrern, Schülern“ und anderen zu sein. Eine Lebenskunst der Langsamkeit könnte dazu beitragen, die Integrität des Einzelnen im Verhältnis zu sich und zu anderen zu festigen. Daran jedoch ist den gegenwärtig zahllosen

²⁰ I. v. Loyola, *Geistliche Übungen*. Freiburg, Basel, Wien ¹⁰1967, 105.

²¹ Ebd., 104.

²² Ebd., 105.

²³ Vgl. ebd., 82f.

Futuristen in Politik, Sport, Wissenschaft und Wirtschaft mit Sicherheit nicht gelegen.

*

Kehren wir noch einmal zu dem Bild von Turner zurück. Die sich dem Blick aufdrängende Eisenbahn zieht die Aufmerksamkeit des Betrachters im ersten Moment ganz auf sich. Der beinahe bedrohlich wirkende, senkrecht aufragende schwarze Schornstein der Lokomotive verstärkt dabei ebenso wie der blitzartige, weiße Strahl des Scheinwerfers die Attraktion. Die Umgebung scheint vor der erhabenen Geschwindigkeit des Gefährts ins Nichts bloßer Farbigkeit zu versinken. Das Leben im Rhythmus der Natur verliert angesichts des neuen Maßes von Mobilität an Bedeutung. Die Welt scheint im Rauschen der vorbeirasenden Transportfahrzeuge abstrakt zu werden. Und doch – betrachtet man das Bild lang genug, so wird man auf einzelne Gestalten seitlich der geraden Linie des Viadukts aufmerksam. Verweilt der Blick bei ihnen, heben sie sich allmählich deutlicher aus dem Farbnebel und -dampf heraus. Man erkennt am rechten Bildrand einen Bauer, der mithilfe zweier Pferde seinen Acker pflügt. In der linken Bildhälfte tauchen drei Gestalten am Flußufer auf. Es scheint, als ob sie die Ankunft des ebenfalls sichtbaren Ruderbootes erwarteten. Allen erkennbaren Menschengestalten ist eines gemein. Sie sind, ob pflügend, wartend oder rudern, in einer Bewegung, deren Antrieb sich allein der Anstrengung des eigenen Körpers verdankt. Die Bewegung kommt ihnen nicht von außen zu, sondern ist ihnen nah. Gemessen an der Bewegung des Zuges ist sie unendlich langsam. Ist die Stimmung, die von Turners Bild ausgeht, melancholisch? Beklagt sie die Entzauberung und den Verlust der alten, an den Rhythmus der Natur gebundenen Welt? – Ja, ich empfinde darin Melancholie, nicht aber Unwiederbringlichkeit. Denn je länger ich es betrachte, umso mehr kehrt sich mir seine Thematik, der Einbruch von Beschleunigung und Geschwindigkeit, um. Es zeigt Langsamkeit nicht nur im Status des Verschwindens, sondern läßt sie wiederkehren, und zwar im sympathetischen Verweilen beim Bild. Seine Lektüre geschieht „langsam, tief, rück- und vorsichtig [...], mit zarten Fingern und Augen“²⁴.

²⁴ F. Nietzsche, *Morgenröthe*, in: *Sämtliche Werke* (vgl. Anm. 16). Bd. 3, 17 (Vorrede).