

Das Leben der Autos von Axel Eggebrecht

Der Mensch, der Herr der Erde, hört sein Blut nicht mehr rauschen. Sein Herzschlag verliert sich im zunehmenden Lärm der Maschinen. Immer kurzsichtiger wird sein Blick, der den surrenden Flugzeugen nachstarrt oder den Autos, blitzenden, fauchenden Wesen, die alle Straßen der Welt durchheilen. Ganz besonders verzückt schauen ihnen die Dichter nach. Sie träumen nicht mehr von der blauen Blume, sondern vom Besitz eines Kabriolets, um an den Tankstellen ihren Anteil an der allerheiligsten Salbung mit dem Mobilöl empfangen zu dürfen.

Viele lebenden Schriftsteller glauben, eine hohe Sendung zu erfüllen, wenn sie das Dasein als maschinelle Funktion deuten, wenn sie es erkalten lassen, versachlichen — oder wie immer man diesen furchtbaren Trieb zur Selbstaufgabe des geistigen und gefühlsmäßigen Eigenwillens nennen mag. Das ist ganz simpler Verrat. Ein Dolchstoß in den Rücken der immer dünnern Front, die sich inmitten der materialistischen Vergasung eben noch hält.

Es wird Zeit, daß die Dichter wieder die Verteidigung des Menschen übernehmen. Sie müssen die masochistische Propaganda der Maschinensklaverei aufgeben und die Maschine als das beschreiben, was sie ist: Werkzeug in der Hand des homo sapiens. Taylor, das laufende Band und die amerikanische Reklame haben es fertiggebracht, daß diese ursprüngliche Beziehung beinahe in Vergessenheit geraten ist. Sogar in Rußland wächst schon eine junge Generation in der grauenhaften Vorstellung auf, ihre Nerven und Herzen und Hirne seien zu Hebeln und Schaltgriffen, also zu Maschinenbestandteilen bestimmt.

Inzwischen streiten sich die Dichter um die Rolle, das Wesen und die Aufgabe der Dichtung. Große und unzweifelhaft bedeutsame Geister schalten sich von vornherein aus durch die starre Forderung einer beziehungslosen, überzeitlichen, einen und unveränderlichen Kunst, die sich um die genauen Einzelheiten und Teilprobleme der Zeit nicht zu kümmern habe. Sie vergessen, daß Homer die Takelage der griechischen Schiffe genau so sorgfältig studiert hat, wie die religiösen und weltanschaulichen Fragen seiner Zeit. Auf der andern Seite verlangen die Reporter von uns, daß wir nur ihre eiligen und oberflächlichen Berichte als zeitwürdige Dichtung anerkennen. Sie geben sich kaum die Mühe, ihre journalistische Fixigkeit dichterisch zu frisieren. Das ist, glaube ich, noch viel dümmere und vor allem völlig aussichtslos. Diese Herren statuieren eine Distanz zwischen Leben und Dichtung und senken zunächst einmal das von ihnen theoretisch behauptete Niveau der Dichtung zu dem ebenso theoretisch behaupteten Tiefstand des Lebens herab. Sie versichern uns, daß sie ihre Aufgabe verachten.

Ihnen glauben wir nicht. Aber dem Russen Iija Ehrenburg glauben wir, weil er den dritten, den vielleicht einzig richtigen Weg gewählt hat, um den Menschen inmitten der Maschinen zu behaupten.

Dieser Russe lebt in Paris. Er ist nicht mehr hundertprozentiger Bolschewik, aber die Franzosen halten ihn zuweilen für einen Agenten der Tscheka. Er sitzt zwischen sämtlichen Stühlen. Diese Stellung macht aufmerksam und scharfsinnig. Ehrenburg erkennt, daß er zwischen zwei Fronten steht, die einander zuweilen verdammt ähnlich sehen.

Er hat gearbeitet. Er ist entschlossen in die Materie eingedrungen, er hat Technik, Industrie, Handel, Börse, Rohstoffmärkte studiert, als gälte es einen wirtschaftlich-politischen Traktat zu schreiben. Und dann entstand das Buch „Das Leben der Autos“ (deutsch im Malikverlag). Ein Roman vom Kampf des Menschen mit seinem wildgewordenen Sklaven, der Maschine zur Fortbewegung aus eigener Kraft.

Das ist keine Phantasterei eines Wirrkopfs, der vom Lärm der Kolben berauscht ist. Es ist die Aneinanderreihung sachlich richtiger und genauer Beobachtungen und erarbeiteter Kenntnisse über Entstehung, Verkauf und Gebrauch dieser Maschine Auto, zu dem Zweck, deren Einwirkung auf alle Arten von Menschen, lebenden Wesen mit Blut und Hirn, zu zeigen. Das ist verdichtetes, gedichtetes Leben, solid montiertes Leben. Und zwar kein erfundenes Privatleben, sondern das große Leben der Zeit, der Völker, der Klassen. Das Leben des Geldes vor allem.

Deshalb ist aber das einzelne Schicksal nicht unterdrückt und verleugnet. Es rennen hier keine blassen Schemen gegeneinander, wie in den konstruierten Büchern schlechter marxistischer Romanschreiber. Jedes einzelne Individuum in diesem Buch kämpft, außer gegen die andern Individuen, verzweifelt um seine Selbstbehauptung inmitten des Maschinenwirbels.

Besonders deutlich wird das an der schrecklichen Rolle der Geschwindigkeit. Sie ist ein Element des menschlichen Daseins geworden, dessen Bedeutung in den bisherigen Theorien und Untersuchungen über die gesellschaftliche Entwicklung möglicherweise noch gar nicht genügend gewertet worden ist. Die Maschine Auto lebt von diesem Lebenselement, dieser neuen Nervenreaktion der Welt. Der gehetzte Arbeiter am laufenden Band ist diesem Gesetz unterworfen und auch der Spieler und Trustherr und Sklave der Banken Citroën kann sich ihm nicht entziehen. Er muß hasten, schnell und immer mehr herstellen, ob er will oder nicht.

Alle Beziehungen des Zeitalters, politische, wirtschaftliche, erotische, werden auf den einen Nenner Auto gebracht. Wir fahren mit dieser Maschine durch die Historie der Zeit. Die ersten Phaetons auf pariser Straßen haben ängstliche Polizeiverordnungen zur Folge. Ford gründet sein Werk unter Beschwörung der demokratischen Gottgefälligkeit. Völkerschicksale werden durch die Gewinnung des Kautschuks bestimmt. Erdöl ändert die Weltpolitik. Das Leben eines Arbeiters, der bei einem Streik erschossen wird, und das Leben Sir Henry Deterdings, der Geschichte macht, ziehen vorüber. Ein Juwelenräuber bringt die Leiche des Ermordeten auf genau die gleiche Art beiseite, wie die Leiche des schmählich ermordeten Matteotti beseitigt wird: Zwei rasende Autofahrten

und zwei hastige dilettantische Begräbnisse in abgelegenen Wäldern. Der Mercedes eines smarten leipziger Kaufmanns fährt einen verträumten Gelehrten genau so zu Tode, wie der Ford eines jungen moskauer Syndikatsleiters die kleine, hingebende Freundin seines Besitzers niedermäht. Aber der tröstet sich rasch: Den Körper der Frau brauchte er wohl, lieben aber kann er nur seinen Wagen. Und der ist ihm geliebt.

Das sind beinahe schon lyrische, jedenfalls ganz rechtschaffen und ehrlich poetische Wirkungen, zu denen diese Lebensmontage kommt. Ehrenburg ist, alles in allem, der sonderbarste Romantiker dieser Zeit. Er beobachtet und versteht alles. Aber jede Beobachtung wird ihm im Augenblick zu einer romantischen Antithese. Man kann auch sagen, daß er eine natürliche Tendenz des Gefühls hat. Und weil er den Zwiespalt zwischen Seele und Maschine weder leugnet noch verherrlicht, sondern aufs deutlichste und überraschendste klarstellt und aussagt, wird jede einzelne Seite dieses Buches zum gültigen Dokument. Weil er mit unerbittlicher Offenheit die Feindschaft aller Arten von Menschen gegeneinander immer von neuem feststellt, wirkt er aggressiv und zynisch, obwohl er eigentlich den einzelnen Menschen liebt, wie eben Romantiker die Menschen lieben.

Es scheint, daß wir hier ein klassisches Buch unsrer wirren, böartigen und mit der Geschwindigkeit von, man weiß nicht recht: zweihundert oder zwanzig Stundenkilometern von sich fortstrebenden Zeit vor uns haben.

Die Weltbühne, Nr. 23/1930.