

MAX EYTH UND DAS PHANTASMA DER TECHNIK

Йоахим Калка
Штутгарт, ФРГ

МАКС АЙТ И ХИМЕРА ТЕХНИКИ ¹

Эссе посвящено философско-эстетическому анализу мотивов творчества инженера и писателя Макса Айта в контексте эпохи XIX в.

Das 19. Jahrhundert steht uns sehr fern und sehr nahe. Bis vor kurzer Zeit hatte es den Status des unmittelbaren Vorgängerjahrhunderts zu unserer Gegenwart; jetzt liegt zwischen uns und dem 19. das 20. Jahrhundert, das uns seinerseits schon fern genug anschauen mag. Und doch müssen wir ins 19. Jahrhundert zurück, um ein wenig von dem zu begreifen, was wir noch als einen Rattenschwanz ungelöster – unlösbarer? – Probleme mit uns schleifen, denn dort beginnt alles. Dort beginnt natürlich – „natürlich“ – jene rasante technische Entwicklung, die man gerne als atemberaubend beschreibt, ohne noch zu spüren, was die Sprache mit diesem Bild sagen will – daß man ab einer gewissen Geschwindigkeit nicht mehr atmen kann. Dort und mit jenem Raub am Atem beginnt aber auch das Dilemma, das wie kein anderes alle Folgezeiten und auch unsere gutgelaunte Epoche prägt: die Diskrepanz zwischen dem, was wir technisch vermögen und dem, was unsere Imagination auch durchdringen kann, die Diskrepanz zwischen unserem Erfindungsreichtum und unserer moralischen Phantasie, zwischen dem, was wir uns alles vorstellen können, nämlich alles, und dem, was wir wirklich uns vorstellen, mit unserer Vorstellungskraft in seinen Konsequenzen vor uns hinstellen können, nämlich fast nichts mehr. Der Blick in das 19. Jahrhundert geht in eine

¹ Доклад на международном colloquium «Макс Айт в Самаре» 28.05.2013 г. на базе кафедры немецкой филологии СэмГУ и Германского центра Самары.

Epoche, die – mustern wir ihre *Gartenlaube*-Illustrationen, lesen wir ihre Gedichte – eine Art gerührter Verachtung auslösen mag: doch liegt auf dem Grund dieser Ära das beschlossene, was uns heute mit dem Medusenblick des unlösbaren Problems anlächelt.

Es ist sinnvoll, sich einem Problemzusammenhang oder einer Epoche zu nähern, indem man sich nicht auf eine überragend große Figur konzentriert, sondern auf eine charakteristische Gestalt des Randes. Max Eyth war kein unbedeutender Mann, die Sozial- und Literaturgeschichte des deutschen 19. Jahrhunderts wird ihm immer einen Platz aufbewahren, aber er war weder ein wirklich genialer Innovator noch ein großer Schriftsteller. Was er war: Er war Zeitgenosse seiner stolzen und doch schon von vielen Zweifeln durchzogenen Gegenwart. In seiner Mischung aus Hellsicht und Naivität, und insbesondere aus biedermännischer Nüchternheit und einer fast ekstatischen, sinnlichen Leidenschaft des Technischen, ist er bemerkenswert. Der Mann ist wohl hier in der Region den meisten noch dem Namen nach bekannt und nach dem ganz abstrakten Umriss: Das war doch ein Ingenieur, der eine einst vielgelesene Autobiographie verfaßt hat. *Hinter Pflug und Schraubstock*. Und dann noch Romane. *Der Kampf um die Cheopspyramide*. *Der Schneider von Ulm*. Nun denn, ich will ein kleines Bildchen von Max Eyth entwerfen, in dem diese vagabundierenden Erinnerungsfragmente einen Platz finden können.

„Max Eyth (1836-1906) sollte, wie so mancher Sohn schwäbischer Familien, eigentlich Pfarrer werden“, beginnt die kleine Skizze, die der Marbacher Katalog dem Autor gewidmet hat, um wie eine pädagogische Fibelgeschichte der Spätaufklärung fortzufahren: „Das Geräusch eines Hammerwerks war es, das ihn schon als Kind in seinem Entschluß, Ingenieur zu werden, festigte.“ [1]. Geboren wurde er in Kirchheim unter Teck, mit fünf Jahren kam der Umzug der Familie nach Schöntal an der Jagst, wo der Vater Professor am theologischen Seminar war. Max bekommt Privatunterricht bei seinem Vater, besucht dann ebenfalls das Seminar und ein halbes Jahr die Realschule in Heilbronn zur Vorbereitung auf sein Maschinenbaustudium, das er 1852 am Polytechnikum in Stuttgart aufnimmt. Als Einundzwanzigjähriger beginnt er eine mehrjährige Tätigkeit bei einer Dampfmaschinenfabrik in Berg bei Stuttgart, macht dann eine Englandreise und kommt in Verbindung mit John Fowler, dem Pionier der Dampfpflügerei, der seit 1863 die Firma „John Fowler & Co“ in Leeds alleine führt.

Nachdem Eyth 1863-1866 in Ägypten als Chefindgenieur in Diensten eines Onkels des Vizekönigs gearbeitet hatte, reist er 1866 – 1882 als „Dampfpflugmissionar“ für die Firma *Fowler*, für die er auch die eine oder andere nicht unwichtige Erfindung macht, in die USA, nach Österreich, Polen, in die Ukraine, nach Rußland, Frankreich, wiederum nach Ägypten, Algier, Italien, Ungarn, Rumänien, in die Türkei, nach Trinidad, Panama und Peru. Nach 1882 betreibt Eyth von Bonn, später von Berlin aus die Gründung und Organisation der Deutschen Landwirtschaftsgesellschaft, deren Präsident er bis 1896 war. Viele Ehrungen und Titel vervollständigen das Bild einer erfolgreich-wohlhabenden Existenz, die im Jahre 1906 in Ulm endet. Eyth war Erfinder und Entrepreneur und dazu noch Erzähler und Poet, so gut er das vermochte.

Es gibt schon sehr früh in der Menschheitsgeschichte umwälzende Erfindungen, von denen wir einige nennen könnten – das Rad, die Zähmung des Feuers, die Herauszüchtung der ertragreichen Getreidesorten. Dann folgen Jahrhunderte und Jahrtausende, wo die radikal umwälzenden Erfindungen – Schießpulver, Buchdruck – langsam zunehmen. Die Historiker belehren uns übrigens, daß auch an scheinbar entlegener Stelle bestimmte Innovationen die Menschheitsgeschichte radikal verändert haben, etwa die Entwicklung des Steigbügels, von der eine bestimmte Historikerschule das gesamte Mittelalter bestimmt sieht. Doch beginnt im 19. Jahrhundert ein anderes Tempo der Veränderbarkeit – bei gleichzeitig großem Beharrungsvermögen des Alten. Sich mit Max Eyth zu beschäftigen, heißt, im Prisma einer Biographie den Rückblick in eine Epoche zu versuchen, die bereits erschüttert war von den Umwälzungen durch die Technik, aber noch so etwas wie eine *longue durée* ahnte, vor allem in den weiten ländlichen Provinzen, wo sich in vieler Hinsicht seit einem halben Jahrtausend oder länger nicht viel geändert hatte.

Das Pathos früher sowjetischer Romane mit Titeln wie „*Neuland unterm Pflug*“ drückt aus, wie stark die Moderne, und nicht nur die sozialistische, die technischen Veränderungen in der Landwirtschaft heroisiert hat. Max Eyths Dampfpflüge sind die Vorläufer jener Traktoren, aus deren Furchen eine neue Gesellschaft wachsen sollte. Das Wort Dampfpflug muß einstmals etwas sehr Eigenartiges gehabt haben, da es die neueste, avancierteste Technik mit etwas Archaischem, Unvordenklichem zusammenfügte, Dampfmaschine und Pflug. Der Pflug ist etwas Uraltes. Er gehörte lange auf direkte, unveränderte Weise zu den Dingen,

die uns unmittelbar mit der Antike verbinden wie ein Becher, eine Münze, eine Sandale, ein Rad, ein Hammer, eine Sonnenuhr, ein Hund, eine Traube. Die Dampfkraft war die Signatur der umwälzenden technischen Modernität. Der Dampfflug ist als heterogenes Wortgebilde wie die Elektrozahnbürste, deren Komik wir auch nicht mehr hören, oder, um durch eine willkürliche Erfindung klar zu machen, was ich meine, die Atombratpfanne.

Sagte ich: Erfindung? Ja, hinter der biedermännischen Figur von Max Eyth, dessen backenbärtige Honoratiorenphysiognomie auf späteren Photographien die ganze behagliche Sekurität seines Zeitalters beschwört, steht eine der machtvollsten Figuren der Moderne, der Erfinder. Eigentlich immer eine irgendwie kompromittierte, kontaminierte Figur, seitdem der große Ahnherr und legendäre Phänotypus Leonardo da Vinci seinen langen Brief an den Herzog von Mailand geschrieben hat, wo er sich kurz erbötig macht, alle gewünschten Kunstwerke anzufertigen, aber sich im Übrigen seitenlang als ingenieuser Militäringenieur und Hersteller der erstaunlichsten und vernichtendsten Waffen andient. Wenn wir Erfinder sagen, dann liegt im Sinne der Volksmythologie ein schmückendes Beiwort nicht fern: Der „verrückte“ Erfinder, wie zum Beispiel Entenhausens Daniel Düsentrieb gerne von seinen Mitbürgern genannt wird. Er heißt im Original „Gyro Gearloose“ (wenn man das direkt übersetzen wollte, käme etwa Schorsch *Schraubelocker* heraus). In Frankreich hat er einen scheinbar harmlosen und doch bedenklichen Namen: Géo Trouvetout. Der Mann, der alles findet, erfindet. Die Bedenklichkeit knüpft sich natürlich an dieses „alles“. Gibt es nichts, was der Erfinder nicht zu erfinden bereit wäre, dann – sagt man wohl heute – haben wir ein Problem. Die Bereitschaft, alles Erdenkliche anzufertigen – wie sie sich in Leonardos Brief manifestiert –, ist Glanz und Elend des Erfinders. Gilt das auch für eine so manifest segensreiche, den Hunger entthronende, Wohlstand verbreitende Erfindung wie den Dampfflug? Die mit den Eythschen Dampfflügen beginnende Linie führt direkt zu jenen riesigen Weizenfeldern bis zum Horizont, die kapitalistisch im Mittleren Westen der USA und kommunistisch in den Kolchosen der Sowjetunion die Natur subvertierten und zu den Staubstürmen führten, vor denen die verarmten Farmer in „*Früchte des Zorns*“ fliehen, und zu den Steppen und Wüsten, die weite Teile des einstigen sowjetischen Ackerlandes in Besitz genommen haben.

Max Eyth hat, trotz einiger Sturmzeichen, die er gelegentlich verzeichnete, das Ende der ungetrübten Fortschrittsphantasie nicht mehr erlebt. Er ist gerade als Repräsentant einer Epoche faszinierend, welche die Technik noch seltsam bukolisch gefeiert hat – gerühmt und gezähmt in den großen Weltausstellungen. Eyth hat sich diesen gegenüber mehrfach sehr skeptisch geäußert, aber das betraf seine Präsentations- und Nützlichkeitsbewertungen als Aussteller. Inhaltlich bilden diese Warenpaläste genau seine Vision vom wohltätigen Vormarsch der Technik ab. Walter Benjamin hat in seinem unvollendeten und in stets neuen Anläufen umkreisten Hauptwerk, dem sogenannten Passagenwerk, zu dessen Frühformen der Aufsatz „Paris, die Hauptstadt des XIX. Jahrhunderts“ gehört, den Weltausstellungen einen zentralen Platz gegeben. Diese strahlend beleuchteten Paläste und Pavillons mit ihrer Phantasmagorie der Warenförmigkeit schienen ihm das Jahrhundert zu verkörpern. Eine solch ambitionierte Theorie wie die Benjamins zu zitieren, wäre Max Eyth und seiner liebenswürdigen Zutraulichkeit vis-à-vis der Technik gegenüber unfair, wenn diese Zutraulichkeit nicht auch eine leichte Unheimlichkeit enthielte, die genau auf den Benjaminschen Zusammenhang verweist. In seiner Neigung, einen Fabriksaal als „Zauberhöhle“ zu bezeichnen, überall Riesen und Zwerge zu sehen, die Arbeiter mit einer Zeile à la „Wie Gnomen in emsiger Arbeit kriecht es herein und hinaus“ zu bedenken und insgesamt die avancierteste Industrieproduktion mit den Bildern eines Märchenwaldes zu beschreiben, inszeniert Eyth eine merkwürdige Widersprüchlichkeit. Er hat später mit sicherem Urteil Whitman und Kipling als die größten Lyriker der Technik gerühmt und Menzels Gemälde „Das Eisenwalzwerk“ gepriesen; neben solchen Einsichten nimmt sich seine Lyrik besonders seltsam aus. Die Gedichte sind von einer rührenden Kunstlosigkeit; sie gehören natürlich einer Epoche an, in der auch Dichtung mit noch höherem Anspruch uns heute unerträglich konventionell in Form und Gedanke erscheint.

Aber eines ist bemerkenswert. Eyth ist fasziniert von der Größe, den Rekorden, dem Ungewöhnlichen, aber dahinter steckt auch eine leidenschaftliche Zuneigung zu dem, was man Einfachheit der Arbeit nennen kann. Die Neigung zum Außergewöhnlichen, der Rausch der Größe, der Höhe, der Geschwindigkeit wird die Literatur der Technik später ganz dominieren und die italienischen Futuristen werden sich in die Flugzeuge und den Luftkrieg verlieben. Eyths Liebe zum unverhohlenen sinnlich gestreichelten Werkstück im Schraubstock hat etwas mysteriös Entwaff-

nendes. Dieser Verliebtheit mag eine auf den Reisen durch die weite Welt bekräftigte, unschuldige Neigung zum Exotischen entsprechen. So, wie sich Max Eyth als Lehrling in Stücke Metall vernarrt hat, hat er sich später in die Cheopspyramide verliebt.

Die Dampfmaschine, einst ein lehrhaftes Spielzeug großbürgerlicher Kinderzimmer, das den letzten Stand der Technik bezeichnete, ist nun bereits in die historische Requisitenkammer gewandert; die alltägliche Form von Dampftechnologie, die Dampfheizung, wird ihr bald endgültig folgen. Wer noch Dampflokomotiven hat fahren sehen – im regelmäßigen Schienenverkehr, nicht bei nostalgischen Sonntagsveranstaltungen –, weiß, wie alt er bereits ist. Nun sind sie alle in den magisch leeren Landschaften auf Chiricos Leinwänden verschwunden. Mit der Dampflokomotive ist ein Restchen Bildhaftigkeit der technischen Energie verschollen. Denn der technische Prozeß, den die Dampfmaschine in Gang setzt, ist als Technik dem Betrachter noch zugänglich, er hat Evidenz. Ernst Bloch hat bemerkt, daß die Dampfkraft das letzte Stadium der Technik markiert, welches die Kinder in ihren Spielen noch mimetisch darstellen können – ihre Armbewegungen ahmen den Takt und die sich steigernde Geschwindigkeit der Pleuelstangen nach. Diese rhythmische Bewegung hat Buster Keaton zu einem der graziösesten komischen Bilder der Filmgeschichte verwandelt: Der melancholische Lokomotivführer, der sich sinnend auf die Pleuelstange seiner Lok gesetzt hat, fährt unversehens mit ihr davon, als ein anderer die Maschine in Gang setzt – sich hebend und senkend fährt er aus dem Bild, und die berühmte regungslose Miene dieses genialen Schauspielers scheint zu besagen, daß dies erstaunlich aussieht, aber ganz so sein muß: So bewegt sich die Maschine.

Man *sieht* hier noch etwas. Auch beispielsweise das Fahrrad, eine technisch durchaus komplexe und in der uns vertrauten Form überraschend späte Errungenschaft, ist für die Anschauung noch völlig begreiflich – in spektakulären Filmeinstellungen sieht man groß im Vordergrund nach einem Sturz die Räder sich drehen, vorwärts und dann zurück. Doch wird die Undurchsichtigkeit allgemein zur immer deutlicheren Signatur jener Erfindungen, welche die Edison-Epoche hervorbringt. Den Faden in der Glühbirne sieht man noch, die Tastatur des Telegraphen spürt man noch mit, aber das Radio, um eine jener den Alltag grundsätzlich verändernden Innovationen des Jahrhunderts zu benennen, die nach und nach undurchschaubar werden, macht man einfach an und aus. Es hat Innereien, die man durch Öffnen des Gehäuses erblicken kann,

aber sie sind bereits geheimnisvoll für den Laien. Dieser hat allerdings als „Radiobastler“ die Möglichkeit, in das Geheimnis vorzudringen – ein beliebtes Motiv der Malerei der Neuen Sachlichkeit; auch Alfred Döblin hat sich als Radiobastler vor einem halbzerlegten Gerät photographieren lassen. Das Radio steht an der Grenze, wo man mit etwas gutem Willen sich noch zum Herren der neuen Technik machen kann, wo aber die Masse der Konsumenten bereits mit souveräner Gleichgültigkeit ignoriert, wie das geht, und das Ergebnis einfach „digital“ (Ein/Aus) abrufft. Das Radio ist die erste massenhaft verbreitete *black box*. Allein das Einstellen der Sender durch Drehen eines Stellknopfs gibt noch eine ferne Idee vom „Draußen“. Kabarettssendungen der zwanziger Jahre bedienten sich gerne der Technik des „Wellensalats“; man fingierte einander kreuzende und überlappende Senderstimmen, deren Wechsel dann überraschend wieder ganze Sätze erzeugte, die komisch oder lasziv pointiert waren. Aber das geschah im Äther, das Radio ist eine frühe Maschine der Unsichtbarkeit. Eyths Maschinen besaßen schon durch den austretenden Dampf unmittelbare sinnliche Evidenz. Die Dampfwolke, scheinbar reines Naturphänomen, bezeichnete, daß hier Kultur stattfand: Technik im Dienste der Zivilisation.

Auf dem Titelbild von Eyths *„Hinter Pflug und Schraubstock“* [2] sieht man einen großen Dampfpflug bei der Arbeit, gelenkt von einer Figur, der man eine entfernte Ähnlichkeit mit dem Autor nicht absprechen kann. In der oberen Zone des Bildes, über dem Titel, erhebt sich aus der majestätischen Dampfwolke, die aus dem unteren Bildteil hinter der Titeltasche empordringt, ein dekoratives Panorama aus Bergen, Pyramiden und feuer- und qualmspeienden Industrieschornsteinen, davor fährt eine Eisenbahn aus einem Tunnel auf eine hohe Brücke – und es stürzt, seltsam unmotiviert, diese Eisenbahnbrücke in sich zusammen. Wir erkennen eines der großen Phantasiemotive des 19. Jahrhunderts – „Tand, Tand, ist das Gebilde von Menschenhand“, wie es Fontanes Ballade „Die Brücke am Tay“ will, die den – realen – Einsturz der längsten Eisenbrücke der Welt am 29. 12. 1879 zum Gegenstand hat, der Tay Bridge bei Dundee in Schottland, die einen Eisenbahnzug mit 75 Menschen in die Tiefe riß.

Zur Faszination und zur Feier der Technik gehört immer auch die Beschwörung der Katastrophe. Das mag oberflächlich wie eine lästige Pflichtübung wirken – wenn Eyth schreibt: „Ich will nicht von den Katastrophen sprechen, die sich an unseren Beruf knüpfen, von den schlagenden Wettern in den Kohlebergwerken, die Hunderte von braven ar-

beitsamen Menschen in die Ewigkeit schleudern, vom Bruch einer Brücke, von einem gewaltigen Eisenbahnunglück, von dem Dambruch eines Stauwerks, von den Wagnissen und Gefahren, die jeden Schritt unserer Pioniere auf dem Wege des Fortschritts umgeben, von der oft erschütternden Tragik ihres Ringens. Erfreulicher ist es, darauf hinzuweisen, was wir mit unserem Schaffen der Welt geschenkt haben...“ Aber dahinter steckt doch mehr, so etwas wie das geheime Einverständnis mit der Katastrophe, deren radikal umwälzender Charakter, deren Umgestaltungskraft dem Techniker imponieren könnte. Denn befragen wir die Literatur, so sind die genialen Ingenieure öfter dem Handwerk der Vernichtung verschrieben als dem Aufbau.

Der verrückte Erfinder, von dem die Rede war, ist eine lebenswürdige-verschrobene Gestalt und gehört in die Welt der Käuze und Sonderlinge, die gerade in der deutschen Literatur, wo die Romantisierung der Enge zur schönen Wunderlichkeit Tradition hatte, gerne begegnen. Aber Erfinder sind nicht nur verrückt, sie sind auch sehr gerne wahnsinnig. Jules Verne und H. G. Wells mögen zwei ganz gegensätzliche Möglichkeiten dessen entwickelt haben, was man später Science Fiction genannt hat; einig sind sie sich in ihrem Interesse an der durch Technik und Wissenschaft generierten Macht, die dazu neigt, in Wahnsinn überzugehen. In seiner durchdrehenden Herrenmenschlichkeit plant der geniale Erfinder die Unterwerfung der Welt. Bei Verne sind byronische-einsame Gestalten wie „Robur le Conquérant“ oder der rachebesessene Kapitän Nemo hoch in den Lüften oder tief unter dem Meer unterwegs, und ihre technischen Fähigkeiten dienen der Verbreitung von Schrecken. An einer Stelle, die in ihrer Bedeutung für die Vorgeschichte des modernen Terrorismus vielleicht noch nicht hinlänglich gewürdigt worden ist, sagt bei H. G. Wells in dem Roman „*The Invisible Man*“ eben dieser Unsichtbare (ein Mediziner, der im Selbstversuch jenen monströsen Durchbruch erzielt hat), es bleibe ihm nun in seiner Singularität nichts anderes übrig, als die Welt zu beherrschen. „Und der unsichtbare Mann muß nun eine Herrschaft des Schreckens errichten... Ja, das klingt zweifellos erstaunlich, aber es ist mein Ernst. Eine Herrschaft des Schreckens.“ „A reign of terror.“ Im Film – (1933, mit Claude Rains) – setzt der Invisible Man pointiert hinzu: „Wir werden mit ein paar Morden beginnen. Große Männer, kleine Leute, nur um zu zeigen, daß wir keine Unterschiede machen.“ Das Vergnügen an solchen hübschen Formulierungen ist uns seit einigen Jahren ein wenig vergangen.

Diese Kolportagehelden (oder Schurken, es geht charakteristischerweise in eins) bevölkern die Belle Époque, wo der wahnsinnige Wissenschaftler sein klassisches Rollenfach findet und ausbaut. Noch ist er eine Art nietzscheanischer Grenzfall. Die radikale Skepsis aber, ob wir ALLE, insgesamt und jeder einzelne, die Fähigkeit auch nur annähernd besitzen, mit den selbstgeschaffenen technischen Möglichkeiten auch innerlich Schritt zu halten (mit unserer Vernunft und unserem Gefühl), wird zum ersten Mal an jenem Punkt artikuliert, an dem das 19. Jahrhundert endgültig endet, an dem es symbolisch wie in seinen Wirklichkeitsstrukturen sein eigentliches Ende findet: im Ersten Weltkrieg. Der Autor, der das Mißtrauen gegen das „technoromantische Abenteuer“ schneidend wie keiner formuliert hat, war Karl Kraus. Er hat vor allem immer wieder auf einen Punkt hingewiesen, der bei der Betrachtung unserer Lage sehr wichtig sein könnte: Die Metaphorik bedient sich noch vergangener Kitschformeln, während die Technik schon in der Zukunft ist. Die Sprache zeigt ihr Unvermögen. Giftgas und Flammenwerfer werden eingesetzt, aber Wilhelm II. spricht von seinem scharfgeschliffenen Schwert. Es gibt produktive Ungleichzeitigkeiten, aber *diese* ist verblendet.

Wir sind mit dem Ende des Ersten Weltkriegs, den Eyth nicht erlebt hat – eine Epochenzäsur scheidet 1906 und 1918, es sind innerlich viel mehr als 12 Jahre – in der Zeit angelangt, wo die Maschinenwelt eines der großen Themen für den Roman und das Theater (im Expressionismus) und den Film wird, zum Teil mit modischen Zügen. Aber es geht auch sehr viel tiefer. Wer die Spuren des Maschinellen in der Literatur sucht, wird nicht unbedingt sofort auf Rilke verfallen. Und doch heißt es in den *Sonetten an Orpheus* von der Maschine:

Nirgends bleibt sie zurück, daß wir ihr *einmal* entrönnen,

Und sie in stiller Fabrik ölend sich selbst gehört.

Sie ist das Leben – sie meint es am besten zu können,

Die mit dem gleichen Entschluß ordnet und schafft und zerstört.

Es scheint kaum möglich, zu entscheiden, ob in der Zeile „und sie in stiller Fabrik ölend sich selbst gehört“ eine unfreiwillige Komik, eine geniale Vision zukünftiger Absurdität oder eine poetische Marotte der ö-Assonanz dominiert. Aber dies ist der Punkt, wo in der deutschen Literatur ein Agon zwischen Innerlichkeit einerseits und einer auftrumpfenden, vom Maschinellen à tout prix faszinierten Modernität andererseits beginnt – Rilke und Brecht.

Der Zweifel hat schon lange vorher begonnen: Goethe hat anlässlich des Auftauchens der ersten mechanischen Webstühle im „*Wilhelm*

Meister“ eine universelle Skepsis dem Maschinenzeitalter gegenüber formuliert. Zu deren Begründung gehört eine Äußerung in den Gesprächen mit Eckermann (am 1. 10. 1828), welche die ganze Distanz zum wissenschaftlich-technischen Aufbruch der hier beginnenden Epoche markiert: „Man muß mit der Natur langsam und läßlich verfahren, wenn man ihr etwas abgewinnen will.“ Das Langsame ist uns als konservative – und schließlich wieder avantgardistisch gewordene – Gegenfigur zum Geschwindigkeitsfetischismus geläufig, wir kennen die erneute „Entdeckung der Langsamkeit“, die „Entschleunigung“. Das „Läßliche“ – es lohnte sich, einen Augenblick über dieses eigenartige Wort nachzudenken – bezeichnet einen Gestus der Vorsicht, der Behutsamkeit, nahezu der Demut – der willigen Bereitschaft, etwas zu gewinnen, „abzugewinnen“, aber nicht um jeden Preis, nur wenn es sich anbietet. Wie unschuldig und weltfremd erscheint uns das – besitzen wir doch eine ganz andere Welt. Bemerkenswert ist, was für helllichtige Sätze in den großen konservativen Technik-Kritiken des deutschen 19. Jahrhunderts stehen können. Karl Immermanns Roman „*Die Epigonen*“ (1836), bereits durchhallt vom Geräusch der „heftig arbeitenden Dampfmaschine“, kommt aus einer Haltung, die man gewiß als naiv-reaktionär bezeichnen würde, zu so erstaunlichen Formulierungen wie der von den Fabriken, die „Anstalten, künstliche Bedürfnisse künstlich zu befriedigen“ genannt werden. Es ist zweifellos nicht ganz so einfach, wie hier suggeriert wird, ein natürliches Bedürfnis von einem künstlichen zu trennen, aber wir haben mittlerweile Mühe, den Gedanken festzuhalten, daß es da überhaupt einen Unterschied geben könnte.

Die Literaturwissenschaft hat die Schlüsselstellen der komplexen Beziehung „Technik in der Literatur“ seit längerem klug zusammengestellt. Das Pamphlet „*Der Roman und die Arbeit*“ von Karl Gutzkow (1855) enthält die schöne Formulierung von der Trias „Dampf, Elektrizität und Börsenschwindel“. Die Maschinen, um deren massenhaften Einsatz Eyth sich so sehr bemüht hat, schaffen Brot – sie schaffen auch Geld. Und die Art, in der sie Brot schaffen, führt zu spezifischen Verläufen der Geldströme. Die amerikanische Literatur des Naturalismus hat das Dschungelhafte der Börse durch einen Roman von Frank Norris (dessen *McTeague*, beiläufig gesagt, die Vorlage für Stroheims *Greed* war) illustriert, der den Weizenmarkt zum Gegenstand hat: *The Pit*. Daß Eyths propagandistische Interventionen aufs intimste mit dem Weltmarkt zusammenhängen, ist klar: der Zusammenbruch der amerikanischen Baumwollproduktion im Sezessionskrieg führte zum Plan, in Ägypten

eine Konkurrenzwirtschaft aufzubauen. Eyths Vorführungen in den USA galten einem Wirtschaftszweig, der durch den Krieg und die Sklavenbefreiung die alte Stabilität und den Großteil seiner Arbeitskräfte verloren hatte.

Dies sind winzige Andeutungen, die nur punktuell demonstrieren können, in welche Komplexität Eyths Leben und Werk hineingehören. Hat uns dieses Leben etwas zu sagen? Nun, jedes Leben hat uns mehr zu sagen, als wir fassen können. Um John Cage zu zitieren: „Im Zen-Buddhismus sagt man: Wenn etwas nach zwei Minuten langweilig ist, dann versuche man es vier Minuten lang. Wenn es immer noch langweilig ist, acht Minuten, sechzehn, zweiunddreißig und so fort. Schließlich entdeckt man, daß es gar nicht langweilig ist, sondern überaus interessant.“ Das Leben von Max Eyth aufzugreifen, hat aber sehr viel mehr als diese allgemeine Rechtfertigung. Denn auf eine seltsame Art erzählt diese Existenz im tiefen 19. Jahrhundert von unserem fortwährenden Zentral-Dilemma: dem verliebten Vertrauen in die Technik.

Wir können nicht umdrehen und mit der Technik noch einmal von vorne beginnen. Das Bild Walter Benjamins vom Engel der Geschichte gilt wie nirgendwo anders gerade hier: Der Engel möchte gerne innehalten, „das Zerbrochene zusammenfügen“. Aber der Sturm, der Sturm des sogenannten Fortschritts, der sich in seinen Flügeln verfangen hat, treibt ihn unaufhaltsam weiter. Man könnte auch lakonisch den Satz Pascals von der großen Wette um die Existenz Gottes zweckentfremden: *Vous êtes embarqués*. Wir sind bereits auf hoher See. Reflexionen, ob wir überhaupt hätten auslaufen sollen, ob wir ein untaugliches Schiff gewählt haben, ob die Mannschaft viel besser hätte ausgebildet werden müssen, sind – nun, nicht überflüssig, aber insofern nichtig, als wir bereits durch den Taifun fahren. Übrigens: Das Bild vom Staatsschiff, das in der Trivialform „Wir sitzen alle in einem Boot“ immer noch bei Politikern beliebt ist, gehört zu den ältesten noch lebendigen Metaphern der abendländischen Topik. In der Frühzeit der Dampfkraft hat es ein signifikant unbeholfenes Gedicht hervorgebracht, von Freiligrath. Es beginnt (mit einer alten Nebenform zur Bezeichnung des Dampfschiffs) „Ein Dämpfer kam von Bieberich, / stolz war die Furche, die er zog...“, und während der preußische König auf der Fahrt zu seiner Rheinburg an Deck mit seinen Gästen flaniert, schiebt sich der rußige Maschinist durch eine Luke aus dem Kesselraum halb an die Oberfläche, betrachtet müßmutig den Kontrast und spricht die bedeutungsschwere Zeile: „Wie mahnt dies Schiff mich an den

Staat!“ Oben und unten, oben glanzvoller Müßiggang und unten die ruß- und ölverschmierte Arbeit, von der alles abhängt. E la nave va.

Wenn wir also nicht umdrehen können, was können wir dann? Wir können nachdenken. Gewiß mögen wir uns zunächst daran erinnern, daß die Technik zweifellos immer wieder entscheidende Erleichterungen des täglichen Lebens schafft. Arno Schmidt hat in einem seiner Texte eine kleine Liste von den entscheidenden Erfindungen der damals letzten 100 Jahre angelegt: das Fahrrad, die Schreibmaschine, das Präservativ, das Telephon und die Aspirin-tablette. Diese Liste in ihrer sorgfältig autobiographischen Kalibrierung drückt nicht nur Dankbarkeit aus, es liegt ihr auch ein Pathos des Beiläufigen, des Kleinen, der Fundamentalität des Alltags zugrunde, und implizit ein Verzicht. Keine großen Gesten, kein Pathos der Weltveränderung. Damit soll nicht einem Ethos der Nützlichkeit das Wort geredet werden – nichts kann so notwendig sein wie das Überflüssige. Aber die Grundvoraussetzungen dessen, was wir die Technik tun lassen wollen, können wir uns nicht länger mit jenem Urvertrauen in den Fortschritt konstruieren wie Max Eyth.

An ihm haben wir ein faszinierendes Studienobjekt. Wir nehmen an Max Eyth einen der letzten Momente wahr, wo ein Enthusiast die Technik noch unbefangen lieben und in diese Liaison für die ganze Menschheit die schönsten Hoffnungen setzen konnte. Das war schon damals ein wenig gewaltsam. Max Eyth repräsentiert eine Verliebtheit in die Technik, die noch einmal „unentfremdet“ zusammenzwingen möchte, was sich längst auseinanderdifferenziert; die Technik bewahrt bei ihm noch die Zärtlichkeit des Handwerks auf. In den linkischen Gedichten dieses Ingenieurs versucht die Zeit sich einzureden, daß zwischen dem Zauberwald unserer Kindheitsphantasie und der Fabrik die schönste Übereinstimmung herrscht. Die Nüchternheit des schwäbischen Entrepreneurs scheint wie in geheimer Beunruhigung noch einmal lyrisch alles gut machen zu wollen, was real schon große Risse bekommt.

Diese Widersprüche vibrieren unsichtbar auf jenem historisch und geographisch verzweigten Terrain der Eyth-Biographie. Jene Technik, die uns zur zweiten Natur geworden ist, über die wir nicht mehr nachdenken, jene Selbstverständlichkeit des technischen Fortschritts, die den Bildschirm nicht zu einer höheren, sondern, schlimmer, zu derselben Realität macht wie das außerhalb des weißen Rauschens Liegende, tritt uns hier nochmals jugendlich dampfend, tobend, triumphal dahinziehend als eine *gefühlte* entgegen. Eyth streichelt in seinen unbeholfenen Gedichten zärtlich die Maschinen, an die sich große Hoffnung knüpft und deren Räder

und Einzelteile er stets unter der Hand spürt. In einer Zeit wie der unseren, da man beginnt, jener Industriearbeit, die lange als Inbegriff der Entfremdung und der Verwüstung der menschlichen Lebensmöglichkeiten galt, sehnsüchtig nachzuschauen – sehnsüchtig vom Standpunkt einer Gesellschaft aus, die einem großen Prozentsatz der Bevölkerung kaum mehr irgendeine Arbeit anzubieten hat, so daß der sichere Platz am Fließband nicht länger als Dehumanisierung, sondern im Nachhinein als sinnstiftende Lebensstolzgarantie gesehen wird – in einer solchen Zeit haben alle frühen Formen der Technik und der industriellen Produktion wieder ihre Geheimnisse. Die liegen offen zu Tage, bleiben aber einigermaßen rätselhaft. Den Blick auf eine exemplarisch in diese Rätsel der Technik verwickelte Gestalt gelenkt zu haben, ist das Verdienst von *Uli Bernhardt*².

Ich habe den großen Begriff der moralischen Phantasie zu gebrauchen gewagt. Diese moralische Phantasie ist eine ästhetische – im Sinn einer Aisthesis, die über Sinnlichkeit und Fremdheit, Leidenschaft und Nüchternheit, Nähe und Ferne, Natur und Unnatur, schöne Unnatürlichkeit und bittere Unnatürlichkeit meditiert. Die Auseinandersetzung von Uli Bernhardt mit Max Eyth, dieses Bündnis einer verblassenden und doch noch seltsam irrlichternd leuchtenden Figur der regionalen Technik- und Literaturgeschichte und eines unbeirrbar neugierigen Künstlers, ist nicht nur etwas sehr Kluges, sondern auch etwas sehr Schönes, von jener Schönheit, die entsteht, wenn ein wahrhaft gestaltender Spurensucher ans Werk geht. In dem postum erschienenen Roman „*Der Schneider von Ulm*“ beschäftigt Eyth das Scheitern des Pioniers, der – wie man zu sagen pflegt – seiner Zeit voraus ist. Die Technik insgesamt stellt uns vor das Problem, daß die Menschheit – die denkende und empfindende – ihrer (technologischen) Zeit hinterher ist. In dem sich so ergebenden Zwischenraum Zeichen aufzustellen, ist eine Aufgabe für einen Künstler.

Bibliographie

1. Literatur im Industriezeitalter: eine Ausstellung des Deutschen Literaturarchivs im Schiller-Nationalmuseum. Marbach am Neckar, 1987.
2. Eyth, Max. Hinter Pflug und Schraubstock. Skizzen aus dem Taschenbuch eines Ingenieurs. Stuttgart und Leipzig: Deutsche Verlagsanstalt, 1899.

² *Ulrich Bernhardt* (geb. 1943), Künstler aus Stuttgart (www.transmedia-art.de), leitet seit ca. 2000 ein Max Eyth-Ausstellungsprojekt. Die Ausstellung in Samara fand 05 -09. 2013 statt (<http://www.samaracosmos.ru/news/max8.html>).