

Geschlossen und energiegeladen: Im technischen Gehäuse

Ende November, bei Tauwetter, gegen neun Uhr morgens, näherte sich ein Zug der Petersburg-Warschauer-Eisenbahnlinie mit Volldampf Petersburg. Es war so feucht und neblig, dass es nur zögernd hell wurde; aus den Waggonfenstern ließ sich auf zehn Schritt rechts und links vom Bahndamm kaum etwas erkennen. Ein Teil der Reisenden kehrte aus dem Ausland zurück; aber am stärksten besetzt waren die Abteile dritter Klasse, und zwar durchweg von kleinen Leuten und Geschäftsreisenden, die nicht von sehr weit her kamen. Alle waren, verständlicherweise, müde, alle hatten nach dieser Nacht schwere Lider, alle fröstelten, alle Gesichter waren blaßgelb von der Farbe des Nebels draußen.

DER IDIOT

Selten begeht der islamistische Terrorismus Anschläge *auf* etwas. Meistens zielt er aus einem *technischen Inneren* auf ein *Inneres*. Das ist der Fall, wenn ein mit Sprengstoff beladenes Auto in ein Gebäude oder eine Menschenansammlung hineingefahren wird. Auch der Anschlag vom 11. September 2001 begann in fliegenden Flugzeugen, die die Täter in ihre Gewalt brachten, vom Kurs ablenkten und in die Türme des World Trade Center und das Pentagon hineinfliegen. Es wäre nicht korrekt zu sagen, dass *auf* diese Gebäude ein Anschlag verübt wurde. Es handelt sich vielmehr darum, dass sie mit fliegenden Flugzeugen *pentriert* wurden. Genauso wenig wurden in Madrid, Moskau, London, Tel Aviv und anderswo Anschläge *auf* Züge, U-Bahnen und Busse verübt, sondern *in* ihnen. Diese Wende von der Gewaltanwendung *auf* etwas zur Gewaltanwendung *in* etwas ist ein charakteristisches Merkmal des

religiösen Terrorismus. Es ist auch da zu beobachten, wo es sich nicht um die Umfunktionierung von Verkehrsmitteln zu Waffen, sondern um öffentliche Räume und Gebäude wie Märkte, Theater, Schulen, Krankenhäuser, Moscheen, Supermärkte, Discotheken, Restaurants und Freizeitanlagen handelt. Auch sie werden meistens *von innen* angegriffen. Selbstmordattentäter begeben sich in Menschenansammlungen hinein und zünden in ihnen ihre Sprenggürtel oder bedrohen Geiseln, indem sie Schulen, Krankenhäuser oder Moscheen mit Sprengstoff spicken. Während für Partisanen und konventionelle Terroristen öffentliche Räume und Menschenansammlungen ein schützendes Versteck darstellen, aus dem heraus sie angreifen, sind öffentliche Räume und Versammlungs-orte für den militanten Islamismus ein Angriffsziel. Dieses wird entweder aus dem Inneren eines schützenden technischen Gehäuses heraus angegriffen oder indem sich der Täter zu Fuß in eine Menschenansammlung hineinbegibt und sich dort in die Luft sprengt.

Die Präposition *in* signalisiert, dass sich Täter und Opfer in den jeweiligen Verkehrsmitteln, öffentlichen Räumen oder Gebäuden befinden. Bei Märkten, Schulen und Moscheen ist die Lokalisierung von Tätern und Opfern kein Problem. Aber wo befindet man sich, wenn man sich in fahrenden Autos, Bahnen und Bussen oder in fliegenden Flugzeugen aufhält? Was zeichnet diese beweglichen technischen Gehäuse aus? Da sie im Laufe von vielen Jahrzehnten zu einem selbstverständlichen Bestandteil der alltäglichen Lebenswelt geworden sind, ist es angebracht, sich zuerst einmal nach den ersten, noch frischen Reaktionen auf sie umzusehen und von hier aus die Situation von Tätern und Opfern im technischen Gehäuse zu erfassen.

»Einer eingepackten Ware gleich schießt der Mensch durch die schönsten Landschaften«, schreibt Goethe 1832 anlässlich der ersten Eisenbahn. Der englische Sozialphilosoph, Maler und Kunsthistoriker John Ruskin (1819–1900) glaubt, dass die Eisenbahn »den Menschen aus einem Reisenden in ein lebendiges Paket« verwandelt. 1902 bemerkt ein Zeitanalytiker anlässlich der ersten U-Bahn, dass »dem Brief in der Rohrpost [...] nicht sachlicher zumute sein« dürfte²³. Die Geschlossenheit der neuen technischen Gehäuse und ihre – im Vergleich zu den herkömmlichen Fortbewegungsmitteln – hohe Geschwindigkeit vermitteln zuerst den Eindruck, dass sich die in ihnen befindlichen Menschen in

23 Zitate aus Borscheid 2004: 124 und 131; Schivelbusch 1979: 187.

eine Sache verwandeln, die in einem Behälter transportiert wird. Das passive Bewegt-Werden innerhalb eines technischen Gehäuses erreicht mit dem Flugzeug sein Maximum. Hier ist die Eingeschlossenheit der Passagiere genauso absolut wie ihre Abhängigkeit von Pilot und technischem System. Türen und Fenster lassen sich nicht öffnen, eine Flucht ist genauso unmöglich wie die Übernahme der Lenkung oder ein Eingriff von außen.

Diese Situation der Eingeschlossenheit, durch die in einem beweglichen technischen Gehäuse plötzlich wieder die klassische dramaturgische Einheit von Zeit und Raum entsteht, war und ist Anlass für spannende Erzählungen. So basieren die Eisenbahnfilme »Mord im Orientexpress« und Hitchcocks »Eine Dame verschwindet« auf der Unmöglichkeit für Täter und Opfer, zu fliehen. Die Spannung wird noch gesteigert, wenn die Reisenden als Kollektiv bedroht sind, so im Film »Panik im Tokio-Express« durch eine Bombe²⁴. Die gleichen Bedrohungsszenarien erhöhen die Spannung schon seit vielen Jahren auch in Flugzeugfilmen, die vor allem in Hollywood produziert werden. Der vorläufig letzte Film dieser Art ist »Flug 93«, der die Ereignisse an Bord des vierten, am 11. September entführten Flugzeugs und in den Zentren der Flugüberwachung zeigt. Im Stil eines Dokumentardramas schildert er das lange Nicht-Begreifen dessen, was gerade geschieht. Die Bodenzentren der Flugsicherheit bleiben – trotz aller technischen Überwachung und Echtzeitkommunikation – gleichsam blind und können den plötzlichen Ausbruch von Gewalt im normalerweise befriedeten Raum des Flugzeugs und die dahinter stehende Absicht nicht erkennen. Obwohl einige Passagiere versuchen, die Entführer zu überwältigen und das Flugzeug in ihre Hand zu bekommen, haben sie im Grunde keine Chance, da die Attentäter gar nicht landen und überleben wollen. Deswegen ist deren *Macht* über Leben und Tod absolut. Dieser Macht steht die *Ohnmacht* von Passagieren und Flugbegleitern gegenüber, deren heroischer Versuch, im geschlossenen Raum des fliegenden Flugzeugs die Attentäter zu überwältigen, zum Scheitern verurteilt ist. Doch auch in U-Bahnen, modernen Zügen und Bussen ist eine schnelle Flucht aus dem geschlossenen technischen Gehäuse kaum möglich. Auch hier sind die Fahrgäste dazu verurteilt, ohnmächtige Gefangene von Selbstmordattentätern zu

24 Zur Geschichte des Eisenbahnfilms siehe Meyer 1985: 617–627.

werden. Zwischen dem Erkennen dessen, was diese beabsichtigen, und der Explosion bleibt kaum Zeit für Reaktionen von innen oder außen.

Im Auto gelten Passivität und Eingeschlossenheit nur bedingt, da hier nur die Mitfahrer passiv sind. Im Vergleich zu allen anderen Verkehrsmitteln ist das Auto dasjenige, das die größte Selbstbestimmung, die größte Verfügungsgewalt und den größten Spielraum gewährt. Dieser Unterschied trug und trägt zur Beliebtheit des sogenannten Individualverkehrs bei. Das Autofahren wird von Anfang an als sportliches Abenteuer, männlicher Härtestest und Mittel zur sozialen Distinktion und Provokation begriffen. Das Auto biete im Gegensatz zur Eisenbahn ein »privates Abteil«, gehe einher mit einem »hochgespannten Unabhängigkeitsbewusstsein«, sei »frei vom Bann im Schienenstrange«, sei »selbstbewegt« und der Autofahrer fühle den »sausend um Stirn und Wangen flatternden Luftzug«. Noch sind die Wagen offen und werden – wie zur gleichen Zeit die ersten Flugzeuge – von den jungen, technisch interessierten Mitgliedern einer neuen gesellschaftlichen und militärischen Elite gefahren. Mit ihren sportlichen Wagen und ihrem aggressiven Fahrstil protestieren sie auch gegen die traditionelle Bürgerlichkeit. 1902 urteilt Karl Kraus, dass sich nur die »Sprösslinge der Finanz« und die »besseren Diebeskreise« zum Auto hingezogen fühlen²⁵. Auch wenn dieser Typus des Autofahrers es honorigen Bürgern zuerst erschwerte, an ein eigenes Auto zu denken, wendet sich kurz vor dem Ersten Weltkrieg die politische und kulturelle Elite dem Kraftwagen zu. »In den pflicht- und nutzenorientierten westeuropäischen Gesellschaften konnten sich Bürgertum wie verbürgerlichter Adel nur in dem Maße für das Automobil erwärmen, in dem es ihnen gelang, dessen Gebrauch als vernünftig darzustellen sowie seinen Luxus- und Überflusscharakter zu tarnen.«²⁶ Im Zuge dieser Entwicklung werden die Automobile geschlossen und auch bequemer ausgestattet.

Doch mit der vernünftigen Nutzung des Autos durch breite Bevölkerungsschichten verliert sich dessen Aggressionspotential nicht. Bis heute dient das Auto als Distinktionsmittel, das relativ leicht zu beschaffen und zu steuern ist. Seine gewachsenen Kräfte stehen frei auf dem

25 Zitate aus Möser 2002: 69 und 80.

26 Möser 2002: 85f.

Markt zur Verfügung und können auch zum Angriff gegen andere und die eigene Person benutzt werden. Gleichzeitig sind Personenkraftwagen, die heute einen großen Teil des öffentlichen Raums besetzen, auch zu Objekten der Aggression geworden. So wurden zum Beispiel 2005 während der Krawalle in französischen Vorstädten in jeder Nacht zwischen 400 und 1.300 Fahrzeuge zerstört. Im Unterschied zu den jugendlichen Protestierern geht es den Selbstmordattentätern in sprengstoffbeladenen Automobilen nicht um deren Zerstörung. Sie nutzen vielmehr die Geschlossenheit, leichte Steuerbarkeit und Geschwindigkeit von Autos und Lastwagen, um möglichst unerkannt große Mengen Sprengstoff zu transportieren und unter Ausnutzung ihrer energetischen Kraft wie ein Geschoss in das Explosionsziel hineinzufahren.

Dass technische Gehäuse große Ähnlichkeit mit einem Geschoss haben, ist seit dem Bau der ersten Eisenbahnen ein immer wieder gebrauchter Topos. Schriftsteller nennen die ersten Lokomotiven »Kanonball«, Ingenieure »Rakete« oder »Pfeil«, Reisende sprechen davon, wie ein Vogel durch die Luft zu fliegen, ein Erlebnis, das Freude oder auch Angst auslösen kann. So notiert Jakob Burckhardt 1840: »Das Fahren auf der Eisenbahn ist sehr lustig, man fliegt eigentlich wie ein Vogel dahin.« Und ein englischer Politiker gesteht: »Es ist wirklich ein Flug, und es ist unmöglich, sich von der Vorstellung eines sofortigen Todes aller bei dem geringsten Unfall zu lösen.« Rennautos werden »Blue Bird«, »Rak«, »Golden Arrow«, »Thunderbolt« oder »Donnerkeil« getauft. Die ersten Flugzeuge werden mit Vorstellungen von grenzenloser Freiheit, Autonomie und einem neuen elitär-aristokratischen Menschentypus verbunden. Nach Ernst Jünger kennen die Piloten der Luftwaffe »keine wochenlangen Märsche, kein Herumwühlen in Dreck, Verwesung und Blut [...]. Sie werfen die Zigarette fort, steigen auf in sauberer Uniform, schneeweißer Wäsche und gepflegten Händen und sind in einer Stunde wieder da.« Der fliegende Mensch sei »die vielleicht schärfste Ausprägung einer neuen Männlichkeit«. Dass aus Flugzeugen nicht nur geschossen werden kann, sondern sie samt Pilot wie ein Geschoss zur Erde stürzen können, wusste Jünger auch: »Es ist eine Raserei ohne Rücksicht und Grenzen, nur den Gewalten der Natur vergleichbar. Da ist der Mensch wie ein brausender Sturm, das tosende Meer und der brüllende Donner. Dann ist er verschmolzen im All, er rast den dunklen Toren des Todes zu wie ein Geschoss dem Ziel. Und schlagen die Wellen purpurn über ihm zusammen, so fehlt ihm längst

das Bewusstsein des Übergangs. Es ist als gleite eine Woge ins flutende Meer zurück.«²⁷ Die Transzendierung des Menschen im technischen Gehäuse und das Erlebnis der Verschmolzenheit mit dem All werden uns noch ausführlicher beschäftigen, wohingegen der schnelle Tod in Auto oder Flugzeug geradewegs auf die modernen Selbstmordattentäter verweist. Im Zweiten Weltkrieg erreicht die Apotheose des fliegenden Helden mit den japanischen Kamikaze-Piloten abermals einen Höhepunkt. Zusammen mit ihren sprengstoffbeladenen Flugzeugen stürzen sie sich wie ein Geschoss auf die feindlichen Schiffe der US-Flotte. Dass man beim Fliegen »durch die Luft geschossen« werde – natürlich um sicher zu landen –, ist bis heute eine oft gebrauchte Redewendung, um das Erleben in diesem technischen Gehäuse zu beschreiben.

Die Bezeichnung von Eisenbahn, Auto und Flugzeug als Geschoss verknüpft diese technischen Gehäuse unmittelbar mit einer Waffentechnik. Der Pfeil, die Steinschleuder, die Armbrust, das Hebelwurfgeschütz seit dem 13. und die Feuerwaffen seit dem 14. Jahrhundert sind Techniken, die den Gegner aus mehr oder weniger großer Entfernung mit Geschossen treffen. In den Feuerwaffen werden das erste Mal explosive, chemische Antriebskräfte für Geschosse verwendet, ein Gemisch aus Holzkohle, Salpeter und Schwefel. Die ersten Kanonengeschosse aus »Donnerbüchsen« schlagen tatsächlich wie Blitz und Donner ein. Die Handfeuerwaffen, die Eisen- oder Bleikugeln verschießen, sind anfangs höchst umständlich zu laden und haben nur eine Reichweite von höchstens vierzig Metern. Ende des 19. Jahrhunderts jedoch stehen mit Gewehr, Karabiner und Maschinengewehr Handfeuerwaffen zur Verfügung, die ihre Geschosse extrem beschleunigen können, größere Reichweiten erzielen und eine erhebliche Steigerung der Schussfrequenz ermöglichen. Im Ersten Weltkrieg verfügen die Länder der Entente und die Mittelmächte einschließlich des Osmanischen Reiches auch über moderne Artillerie, in deren Granaten Geschoss, Treibladung und Zündmittel vereinigt sind. Gegen diese modernen Waffen können sich die europäische Infanterie und Kavallerie und die Araber, die vielfach noch mit Nahwaffen wie Schwert und Säbel kämpfen, kaum schützen²⁸. Deswegen gehen letztere zum Partisanenkampf über

27 Zitate aus Borscheid 2004: 118, 120, 208, 209, 211; Siegfried 2005: 49; Schivelbusch 1979: 20; Bohleber 2003: 181.

28 Schon gut hundert Jahre früher hatte Napoleon während seines Ägypten-Feldzuges (1798–1799) die Mamelucken (unter osmanischer Herrschaft)

und greifen unter anderem die technischen Infrastrukturen des Osmanischen Reiches an. Das ist den europäischen Soldaten in ihren starren Heeresverbänden verwehrt. Sie werden von Kugeln und Granaten, die aus großer Entfernung und mit hoher Frequenz wie ein prasselnder Hagel einschlagen, getroffen, ohne sich wirklich wehren zu können. »Artillerie und Maschinengewehr verwandeln den Krieg in ein industrialisiert-technisiertes und anonymes Töten und Sterben oder – wie ein gefallener Student in einem seiner letzten Briefe schreibt – eine ›Industrie gewerbsmäßigen Menschenschlachtens‹.«²⁹ Die Erfahrung von Ohnmacht angesichts der neuen Waffentechnik zieht sich wie ein roter Faden durch alle Kriegsberichte. Es ist das auf Höchstgeschwindigkeit gebrachte explosive Geschoss, das die Soldaten in den Schützengräben gefangen hält und zu Tausenden niedermäht. Im Zweiten Weltkrieg fallen die Geschosse in Form von Bomben und Luftminen dann auch noch aus Flugzeugen, eine Kombination von technischen und natürlichen Kräften³⁰.

Was den Pfeil und die ersten Wurfgeschütze von den Feuerwaffen unterscheidet, sind die Antriebskräfte der Geschosse. Waren es vorher körperliche oder mechanische Kräfte, so werden bei den Feuerwaffen explosive chemische Energien eingesetzt. Letztere wirken auch in den Dampfmaschinen und Motoren der zivilen technischen Gehäuse. Angesichts der Eisenbahn gesteht ein protestantischer Pastor seine Furcht vor dem »Sichhingebenfühlen in die Gewalt unsichtbarer chemischer Mächte«. Nicht nur er glaubt, der Mensch habe dem Teufel das Feuer gestohlen und rase nun »mit des Teufels Equipage, à la Faust, zur Hölle«. Diejenigen Energien, die die Eisenbahnfahrt einem Fluge ähnlich machen, können sie auch in eine Höllenfahrt verwandeln. Die destruktive und gewalttätige Seite der technischen Gehäuse kommt, trotz allmählicher kultureller Assimilation an Eisenbahn, Auto und Flugzeug, bei jedem Unfall erneut zu Bewusstsein. »Krach des Zusammenstoßes, Knall der Explosionen, Schreie zerschmetterter Menschen«, schreibt Ernst Bloch im Telegrammstil, um dann seinen Satz mit der Bemerkung fortzusetzen: »kurz, ein Ensemble, das keinen zivilen

mit europäischen Feuerwaffen und neuer Salventeknik geschlagen. Gleichzeitig lässt er mit über hundert Gelehrten und Ingenieuren die ägyptische Antike erforschen und technische Infrastrukturen bauen.

29 Borscheid 2004: 250.

30 Zur Waffentechnik siehe Borscheid 2004: 63–71, 240–257.

Fahrplan hat.« Das Herausfallen aus der zivilen Welt und ihrer fahrplanmäßigen Ordnung fällt um so destruktiver und erschütternder aus, je stärker die technischen Kräfte sind³¹.

Mit dem Begriff des Schocks versuchen Mediziner seit den 1860er Jahren die qualitativ neuen Folgen des Eisenbahnunfalls zu erfassen. Der »mental shock« wird zuerst als eine Art Übertragung der technischen Stoßkräfte auf die Körper, Nerven und Psychen der Unfallopfer verstanden. Allein die Plötzlichkeit des Ereignisses, die Wucht des Aufpralls und der Schrecken könne ein schweres psychisches Trauma auslösen, die sogenannte »Schreck-Neurose« oder »traumatische Neurose«. Als »Granat-Schock« oder »Kriegsneurose« erscheint die traumatische Neurose in fast epidemischer Form im Ersten Weltkrieg wieder, in dem neue Waffen unbekannte und unberechenbare Kräfte freisetzen. Unter anderem um zu verstehen, was in den verletzten oder auch nicht verletzten Kriegsteilnehmern vor sich geht, entwickelt Sigmund Freud 1920 sein Modell des Reizschutzes. Es soll erklären, wie es zu einem traumatischen Schock kommen kann. Dieser ist nur dann verständlich, wenn ein normalerweise wirksamer Schutz vor den Reizen der Außenwelt angenommen wird, ein Schutz, der die meisten Reize abhält, andere zulässt und bearbeitet. Wird dieser Reizschutz durch extrem starke Außeneinwirkungen plötzlich und unerwartet durchbrochen, dann führt das zu einem traumatischen Schock. Die starken äußeren Reize, die die schützende Hülle durchbrochen haben, dringen ungefiltert und zerrüttend in die tieferen Schichten des Seelenlebens ein. Freud nimmt an, dass der Reizschutz in einem Grenzbereich zwischen innen und außen lokalisiert ist, also da, wo sich auch das System Wahrnehmung-Bewusstsein befindet³². Das bedeutet, dass der Reizschutz wenn nicht identisch, so doch eng verknüpft ist mit den historisch sich langsam verändernden Wahrnehmungsweisen, die sich auf den Wandel der natürlichen, baulichen, technischen und sozialen Umwelt einstellen. Des weiteren bedeutet es, dass die *zivilisatorische Rindenbildung* (Schivelbusch) um so stärker und dichter ausfallen muss, je stärker und dichter die Umweltreize werden. »An der Stärke und Dichte des Reizschutzes lässt sich ablesen, welche Stärke und Dichte die Reize haben, mit denen er es aufnimmt, und die Stärke und Dichte dieser Reize wiederum ist ein Indikator für den

31 Zitate aus Borscheid 2004: 117; Schivelbusch 1979: 118.

32 Siehe Freud 1978: 121–171.

jeweiligen historischen Stand der Zivilisation. [...] Freuds Modell ist geeignet, den psychischen Prozeß der Zivilisation zu beschreiben, weil es die Beziehung zwischen Subjekt und Außenwelt als Synthese beider darstellt. Der Reizschutz ist sowohl Subjekt wie Außenwelt, indem er ins Subjekt hereingenommene, vom Subjekt absorbierte, verinnerlichte Außenwelt [...] ist.«³³ Verstärkt und verdichtet sich zum Beispiel aufgrund technischer Veränderungen der gewohnheitsmäßige Reizschutz, dann verstärkt sich auch der Schock, wenn der Reizschutz durchbrochen wird. »Der Grad der Naturbeherrschung und die Heftigkeit ihres Kollapses im Schock sind proportional. Je dichter das Gewebe von Mechanisierung, Disziplinierung, Arbeitsteilung usw., umso katastrophaler der Riß, wenn eine Störung darin bzw. von außen her auftritt.«³⁴

Mit jedem neuen Verkehrsmittel haben wir gelernt, die Angst in den technischen Gehäusen zu dämpfen oder auszuschalten, auf ihre Sicherheit zu vertrauen, Unfälle als unvermeidliche Begleiterscheinung zu tolerieren und sogar die technisch losgelassenen Energien, die Geschwindigkeit, das passive Bewegt-Werden und aktive Steuern, die schnell wechselnden Eindrücke, den Motorenlärm und die Vibrationen zu genießen. Wir haben uns körperlich und seelisch in die technischen Systeme eingepasst. In diese sehr enge Passung von Subjekt und technischem Gehäuse reißen Unfälle und terroristische Anschläge buchstäblich Löcher, klaffende Wunden, durch die das Leben entweicht. Was hier ausfließt, ist jedoch nicht nur das in jeder Hinsicht geordnete Leben, das durch Technik und Reizschutz die äußere und innere Natur zu beherrschen und zu nutzen gelernt hat. So mag es im 19. Jahrhundert begonnen haben, war aber auch schon in ihm nie nur das, war schon immer auch etwas anderes, das mit Begriffen wie Technikfaszination, Geschwindigkeitsrausch oder Risikobereitschaft angedeutet werden kann. Diese Begriffe verweisen nicht so sehr auf einen *Reizschutz*, sondern vielmehr auf einen *Reizgenuss*, auf eine Lust am technisch verursachten Nervenkitzel. Zu dieser Lust weist die frühe Metapher des Fliegens den Weg. Mit ihr gelangt man zu einem weiteren psychoanalytischen Konzept, das das Freudsche Konzept vom Reizschutz ergänzt und erklären kann, warum sich Menschen starken, eigentlich angst-auslösenden Reizen aussetzen.

33 Schivelbusch 1979: 148.

34 Schivelbusch 1979: 141.

Das Gefühl des Fliegens war, wie wir sahen, einerseits mit Freude, andererseits mit Angst verbunden. Doch die Angst kann überwunden werden. Was dann lustvoll erlebt wird, sind die Kraft und Energie, die in den technischen Verkehrsmitteln stecken, die Geschwindigkeit, die sie ermöglichen, und die Risiken, die sie mit sich bringen, kurz, der durch sie ausgelöste Nervenkitzel. »Ich kenne sehr liebenswürdige, wohlerzogene und rücksichtsvolle Leute, die, sobald sie den Volant in den Händen halten und das Akzelerationspedal unter dem Fuße spüren, vom Automobilkoller erfasst werden. [...] Fast will es mir scheinen, als ob hier eine Art merkwürdige Autosuggestion vorläge; die Kraft, die in dem Motor schlummert, scheint plötzlich in das Nervensystem des Mannes an der Lenkung überzuströmen und diesen in eine Art ›Uebermenschen‹ zu verwandeln«, schreibt 1904 ein Bürgermeister, der sich um die Sicherheit im Straßenverkehr sorgt. Ein anderer Beobachter der frühen Automobilisten notiert, dass in ihren Gesichtszügen »die tausend durchgemachten Gefahren, das knappe Vermeiden eines Unglücksfalles ihre Spur zurückgelassen« hätten. »Die beständige, hochgradige Aufmerksamkeit während der Fahrt, die Bedienung der Maschine mit all ihren Apparaten, das rasche Abschätzen der Distanzen zwischen dem Wagen und einem Hindernis, muss mit der Zeit den Muskeln um Augen, Mund und Ohren jenen Spannungsgrad verleihen, welcher für das Automobilgesicht charakteristisch ist.« Folgt man dieser physiognomischen Beschreibung, dann muss man zu dem Schluss kommen, dass der *thrill*, die Lust an der Gefahr, nicht ohne psychische Veränderungen zu haben ist. »Der Kampf, den der Automobilist manchmal mit seiner Maschine zu bestehen hat, ist gewiss häufig ein bitterer Ärger, eine wahre Sorge, die aber das Gute hat, kostbare Eigenschaften wie: Geduld, Geschicklichkeit, Erfindungsgabe und Muth zu fördern. [...] Das Automobil verleiht Willenskraft.« All das sei »eine kostbare Mitgift für das ganze moderne Leben.«³⁵

In diesen wenigen Zitaten ist schon all das angesprochen, was den psychischen Typus des modernen Philobaten kennzeichnet: die suggestive Wirkung technischer Gehäuse, die Erhebung über das erdgebundene Leben, die angespannte Aufmerksamkeit, der Mut und die Willenskraft, mit denen Angst und Hindernisse überwunden werden und die den Genuss gefährlicher Situationen erst möglich machen. Eine Ver-

35 Zitate aus Borscheid 2004: 217; Möser 2002: 73 und 74.

tiefung in die philobatische Wahrnehmungs- und Erlebnisweise, so wie sie Ende der 1950er Jahre von Michael Balint beschrieben wird, lohnt sich. Dieses psychoanalytische Konzept macht deutlich, dass die moderne technische Lebenswelt stark philobatische Züge trägt, durch die sie immer wieder transzendiert und dabei auch in die Nähe religiöser Wahrnehmungs- und Erlebnisweisen gebracht wird.

