

Der Futurismus – Automobil und neue Männlichkeit

»Bei den Italienern ist der Rausch des Geschwindigkeits-Körpers total und führt direkt vom Sport zum Krieg: so die ›Bomberpoesie‹ Mussolinis, die Begeisterung der Futuristen und vor allem Marinettis...« *Paul Virilio, Vitesse et Politique, 1979*¹

»Haben Sie auf dem Boulevard des Italiens das echte Automobil gesehen?«
»Vier Automobile!«
»Elf Automobile!«
»Eine Automobilausstellung!«
»Das ist buchstäblich das Ende der Welt!«
»Nein, das ist das ›Fin de siècle!« *Ilja Ehrenburg, das Leben der Autos, 1930*

Die Wurzeln des deutschen »Nationalsozialismus« lassen sich weit zurückverfolgen bis in den pseudo-wissenschaftlichen Rassismus des 19. Jahrhunderts und seinen Vorläufer, den britischen Malthusianismus.² Eine späte Entwicklungsstufe bildete der frühe Faschismus in Italien und Frankreich vor dem ersten Weltkrieg. Noch bevor er jedoch

1 Paul Virilio, ins Deutsche übersetzt von Ulrich Raulff: *Fahren, fahren, fahren* (im Original: *Vitesse et Politique*), Berlin: Merve-Verl. 1978, S. 15.

2 Anna Bergmann: *Klimakatastrophen, Pest und Massensterben in Europa. Staatliche Todesabwehr und todesabhängige Medizin zwischen Rationalität und Opferkult in der Moderne*. Univ., Habil.-Schr., Frankfurt (Oder) 2003. Zum allmählichen Verschwinden des analytischen Konzeptes »Faschismus« und der Verdrängung durch einen »anti-totalitäre[n] und anti-antifaschistischen[n] Konsens« in der Erinnerungskultur seit den 1980er Jahren in Italien und der BRD siehe: Traverso, Enzo: *Gebrauchsanleitung für die Vergangenheit: Geschichte, Erinnerung, Politik*, Unrast Verlag, Münster 2007, S. 93.

eine politische Bewegung und schließlich eine Staatsmacht wurde, war er ein kulturelles Phänomen.³ Als solches sollte er heute genauso ernst genommen werden. Der große Historiker des Faschismus, Zeev Sternhell, hat gezeigt, wie der Faschismus am Vorabend des ersten Weltkriegs zur Reife gekommen war und eine dritte unabhängige politische Kraft neben Liberalismus und Sozialismus in Europa wurde. Von der Macht war er freilich noch sehr weit entfernt. Erst als der bürgerliche Liberalismus und die Reste der Monarchien vom Krieg völlig zerrüttet waren und die Versuche sozialistischer Räterepubliken außer in Russland allesamt scheiterten, schlug seine Stunde. In diesem Kapitel fasse ich die Gedanken Sternhells zur Entstehung dieser Urform des Faschismus zusammen und gehe auf die letzte und laut Sternhell wichtigste Zutat dieser toxischen Mischung ein: den »Futurismus«. Erst der Futurismus hat den Faschismus von den etwas behäbigen und altwäterlichen konservativen und nationalistischen Bewegungen geschieden. In ihm nahm der Kult der Technik und des Autos einen zentralen Platz ein. Um das Auto wurde die Ideologie des neuen Mannes errichtet, der als Kämpfer, Soldat und Zerstörer von Humanismus und Aufklärung wüten sollte. Im Futurismus wurde in künstlerischer Form vorgedacht und gefordert, was zweieinhalb Jahrzehnte später in Deutschland Wirklichkeit werden sollte. Eine neue Männlichkeit und eine reaktionäre Form der Moderne verbanden die schlechtesten Traditionen Europas.

Vom Frühfaschismus vor dem ersten Weltkrieg führten nicht alle, aber sehr viele Linien zur späteren Staatsform. In dieser Frühphase, während der Kunstepoche des Fin de Siecle wie auch später, fehlte den Italienern der Antisemitismus und auch der allgemeine Rassismus war weniger zentral als in Deutschland.⁴ Ein Bündnis mit dem Kapital und den herrschenden Klassen stand für diese kleine Bewegung, die vom großen Umsturz träumte, überhaupt nicht zur Debatte.⁵ Die noch sehr heterogene Strömung aus Syndikalisten, Sorealianisten, Anarchisten, Futuristen und Nationalisten bediente sich wie auch die heutige neue Rechte schamlos bei der marxistischen Arbeiter*innenbewegung und blieb selbst nicht ohne Einfluss auf diese. Besonders zwischen Anarchismus und Faschismus waren die Grenzen sehr durchlässig in beide Richtungen. Französische Syndikalisten und italienische Insurrektionalisten trugen zur Entstehung dieser dritten politischen Bewegung bei. Zwar hat der Faschismus unübersehbar beim Marxismus geraubt, wie Sternhell schreibt, aber dennoch war er keine Variation oder Degeneration

3 »The first is that fascism, before it became a political force, was a cultural phenomenon. The growth of fascism would not have been possible without the revolt against the Enlightenment and the French Revolution which swept across Europe at the end of the nineteenth century and the beginning of the twentieth. Everywhere in Europe, the cultural revolt preceded the political; the rise of the Fascist movements and the Fascist seizure of power in Italy became possible only because of the conjunction of the accumulated influence of that cultural and intellectual revolution with the political, social, and psychological conditions that came into being at the end of the First World War. In that sense, fascism was only an extreme manifestation of a much broader and more comprehensive phenomenon.« Sternhel Ze'ev: The birth of fascist ideology. From cultural rebellion to political revolution, Princeton, NJ: Princeton Univ. Press 1994, S. 3.

4 Der Antisemitismus spielte unter Mussolini keine Rolle von 1922 – 1938. Vgl. Traverso, Enzo: Gebräuchsanleitung für die Geschichte, S. 89.

5 Zeev Sternhell, Facism – an introduction.

des Sozialismus, sondern eine eigenständige politische Kraft.⁶ Liberalismus und Sozialismus bezogen sich trotz aller Gegnerschaft doch beide auf das Erbe von Aufklärung und Rationalismus, während der Faschismus im Kern antimaterialistisch und antirational war und es in seiner immanenten Wissenschaftsfeindschaft bis heute geblieben ist.⁷

Überläufer*innen gab es wie aus dem liberalen Lager gleichwohl viele und ihr prominentester war Mussolini, der im ersten Weltkrieg von den Sozialisten zu den Faschisten wechselte. Erst im spanischen Bürgerkrieg der 1930er Jahre hatten sich die Strömungen dann deutlich voneinander getrennt und es standen sich Syndikalisten, Anarchisten, Sozialisten und Franquisten auf Leben und Tod feindlich gegenüber. Und bei genauerem Hinsehen haben sich auch die deutschen Gewerkschaften und die Reste der SPD im ersten Halbjahr 1933 nicht von der Option eines Zweckbündnisses mit dem »Nationalsozialismus« à la Italia abgewandt, sondern wurden umgekehrt von diesem endgültig verworfen (siehe Kapitel 6).⁸

Es lohnt sich daher ein genauer Blick auf die chaotische Frühphase dieser politischen Strömung und ihre beständige Liebe zum Automobil.

Die Sehnsucht nach dem Sturm

Den Namen Futuristen gaben diese sich selbst, erstmals in einem Manifest auf der ersten Seite der Pariser Zeitung *Le Figaro* im Jahr 1909. Wahrscheinlich war diese wie die meisten Ausstellungen und Reisen der »Futuristen« von ihrem reichen Gönner Marinetti bezahlt. Der vornehmlich in Kunstkreisen bekannte Marinetti wurde später Kulturminister unter Mussolini und blieb es bis zu dessen Ende. Er war seit spätestens 1909 bestimmend für die politische Richtung des Künstlerzirkels, der sich so nennenden »Futuristen«. Sie waren weniger als 100 Männer und nur eine von vielen avantgardistischen Richtungen der Zeit, die das alte Überwinden und das radikal Neue schaffen wollten. Die französischen Kubisten machten sich über sie lustig und sahen in ihnen nicht mehr als eine Unterkategorie ihrer selbst. Die deutschen Dadaist*innen waren die erklärten Feinde Marinettis und nutzen ebenfalls Performances, Ausstellungen und Manifeste mit dem Ziel der größtmöglichen Provokation, jedoch ohne dabei Frauen zu verachten und den Krieg zu loben. Einen gewissen Einfluss nahm Marinetti auf den frühen russischen Kubismus mit einer Wanderausstellung 1912 in St. Petersburg und Moskau. Doch als er persönlich kurz vor Kriegsbeginn 1914 nach Moskau reiste, erklärten die russischen Künstler, ihm nichts zu schulden, und bezogen sich nicht weiter auf

6 Zeev Sternhell: The birth of fascist ideology, S. 4.

7 Ebd., S. 8. (Vor der Klimawandelleugnung und Coronaleugnung war diese Aussage in gewisser Weise originell, nun ist sie fast banal geworden.).

8 Clara Zetkin hat zehn Jahre vorher, 1923, vor dem italienischen Szenario gewarnt: »Wir dürfen den Faschismus nicht nach dem Muster der Reformisten in Italien bekämpfen, die ihn anflehten: ›Tu mir nichts, ich tue dir auch nichts!« Vgl. Clara Zetkin: Der Kampf gegen den Faschismus. Bericht auf dem Erweiterten Plenum des Exekutivkomitees der Kommunistischen Internationale (20.06.1923) 1923. Genau diesem Muster folgten jedoch Gewerkschaft und SPD seit dem Sommer 1932 in aller Deutlichkeit.

ihn und seine Italiener.⁹ Mit der »letzten futuristischen Ausstellung der Malerei o,10« 1915 wurde der Futurismus in Russland tatsächlich beendet. Der sich bald im Zuge der Revolution entwickelnde Konstruktivismus, der Tatlevs Turm, Malewitschs schwarzes Quadrat und Eisensteins Filme hervorbrachte, war der westeuropäischen Kunst der Zeit voraus. Dennoch wird in der Kunstgeschichte und Wikipedia heute vieles dem Einfluss des italienischen Futurismus zugeschrieben, was ihm nicht angehörte. Dahinter steht zum einen das semantische Missverständnis, Kunst, die sich auf die Zukunft bezieht, als Futurismus zu bezeichnen. Dabei war es entweder anmaßend oder eben ein geschickter Schachzug von Marinetti, sich gewissermaßen den Namen gesichert zu haben. Denn fast alle Kunst der Zeit hat einen Bezug zur Zukunft, zu Maschinen und Fortschritt, ohne dabei von »den Futuristen« beeinflusst worden zu sein. Zum zweiten neigen besonders italienische Autor*innen, aber auch andere, die die Sowjetunion und Oktoberrevolution nicht sehr mögen, dazu, ihr ein genuin kreatives Werk abzusprechen. Das geht am besten mit der Behauptung, alles, was die russische Avantgarde ab 1917 produziert habe, sei letztlich nur eine Variation der Wanderausstellung Marinettis fünf Jahre zuvor. (Selbst der Expressionismus und Kubismus wird ihm von manchen zugeschlagen.) Das ist eine einseitig von West- oder Südeuropa gesehen eurozentrische und zugleich anti-sowjetische Lesart der Kunstgeschichte.

Gleichwohl, auch wenn wir den Futurismus auf die Handvoll Männer um Marinetti beschränken, lässt sich nicht abstreiten, dass dieser einiges von Einfluss hervorgebracht hat. So hat Russolo mit der »Maschinenmusik« wahrscheinlich den ersten Vorläufer des Techno geschaffen und in Deutschland verbreitete sich die Lieblingsvokabel der Futuristen: der Sturm. In Berlin nannte Herwart Walden seine ab 1910 erscheinende Zeitschrift »Sturm«, und 1912 seine Galerie »der Sturm«, in der Marinetti angeblich selbst ein Jahr später im Herbstsalon sein Manifest vorlas.¹⁰ Dazwischen gab es die »Sturm-Abende«, an denen die jeweils aktuellen futuristischen Manifeste gelesen werden konnten.¹¹ 1916 kam noch Georg Muchs »Sturm-Kunstschule« hinzu, in der zweitweise Oskar Kokoschka lehrte. Es folgten Sturmbuchladen (1917) und Sturmbühne (1918).¹² Der nächste Neologismus mit Sturm war dann einige Jahre später schon Hitlers »Sturmabteilung« (1921), die Zeitschrift der Nazis »Stürmer« (1923), das »Sturmgeschütz« (1935) und ganz zuletzt das »Sturmgewehr« und der »Volkssturm« (1944).

Was später zur staatlichen Ästhetik werden sollte, galt im späten Kaiserreich noch als Provokation. 1913 debattierte das preußische Abgeordnetenhaus über die Herbstausstellung und einer der Herren äußerte sich so: »Denn, meine Herren, wir haben es

9 Noch 1912 bezog sich die Gruppe Gileja in Moskau und ihr Manifest »ein Schlag ins Gesicht des öffentlichen Geschmacks« direkt auf Marinetti. 1914 war das nicht mehr der Fall, man grenzte sich ab. Vgl. Anna Lawton/Herbert Eagle (Hg.): *Russian futurism through its manifestoes, 1912 – 1928*, Ithaca: Cornell Univ. Pr 1988, S. 1-3. In: Wikipedia (Hg.): *Russian Futurism* 2021, https://en.wikipedia.org/wiki/Russian_Futurism#cite_note-0-1 vom 05.07.2021.

10 Vierzehn Werke von Futuristen waren ausgestellt, von Giacomo Balla, Umberto Boccioni, Carlo Carrà, Luigi Russolo, Gino Severini und Ardengo Soffici.

11 Wikipedia (Hg.): *Stellung zum Faschismus ab 1920*, in: *Futurismus* 2020, https://de.wikipedia.org/wiki/Futurismus#Stellung_zum_Faschismus_ab_1920 vom 05.07.2021.

12 Wikipedia (Hg.): *Der Sturm (Zeitschrift)* 2021, [https://de.wikipedia.org/wiki/Der_Sturm_\(Zeitschrift\)#cite_ref-3](https://de.wikipedia.org/wiki/Der_Sturm_(Zeitschrift)#cite_ref-3) vom 05.07.2021.

hier mit einer Richtung zu tun, die eine Entartung bedeutet, Symptom einer kranken Zeit [lebhafter Beifall].«¹³

Wie wir noch sehen werden, entstand diese Strömung zunächst also gegen den Konservatismus, bevor sie ein Bündnis mit ihm einging ohne jedoch mit ihm je ganz zu verschmelzen. Der Futurismus war gewissermaßen die vergiftete Urquelle, aus der erst später die Schwarzhemden und der »Nationalsozialismus« werden sollten. Moderne Neonazis haben das nicht vergessen. So haben diese ihr Haus in Rom vor einigen Jahren Casa Pound genannt. Pound war ein britischer Futurist und Bewunderer Marinettis. Wer heute auf YouTube nach dem Futurismus sucht, findet viele Erklärvideos aus der ganz rechten Ecke. Man weiß, wo die eigene Tradition liegt, und versucht an alte Erfolge anzuknüpfen.

Futurismus-Faschismus

Der Futurismus ergänzte den frühen Faschismus um die Lust an der gezielten Provokation und an den neuen Maschinen der Geschwindigkeit: Flugzeug, Auto, Motorrad und Eisenbahn. Die Sozialwissenschaftlerin Daniela Zenone schreibt: »Das futuristische Credo hieß Aktion, Geschwindigkeit, aggressive und zerstörerische Geste, womit man sich von der Stagnation, Passivität und Langsamkeit der vergangenen Epoche und der bürgerlichen Mentalität absetzen wollte.«¹⁴ Das wird mehr als deutlich schon im ersten futuristischen Manifest von 1909:

»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.

Wir wollen den Mann besiegen, der das Steuer hält, dessen Idealachse die Erde durchquert, die selbst auf ihrer Bahn dahinjagt. [...]«¹⁵

Wir wollen den Krieg verherrlichen – diese einzige Hygiene der Welt – den Militarismus, den Patriotismus, die Vernichtungstat der Anarchisten, die schönen Ideen, für die man stirbt, und die Verachtung des Weibes. Wir wollen [...] gegen den Moralismus, den Feminismus und gegen jede Feigheit kämpfen, die auf Zweckmäßigkeit und Eigennutz beruht.«¹⁶

Giovanni Pappini steigerte die Gewaltverherrlichung Marinettis bis zur eigenen Todessehnsucht und dichtete, was vielleicht im Berliner Salon verlesen wurde – 1913:

13 Wikipedia (Hg.): Erster Deutscher Herbstsalon 2020, https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Erster_Deutscher_Herbstsalon&oldid=205669747 vom 05.07.2021.

14 Daniela Zenone: Das Automobil im italienischen Futurismus und Faschismus. Seine ästhetische und politische Bedeutung (= Schriftenreihe: Forschungsschwerpunkt Technik – Arbeit – Umwelt, Abteilung Organisation und Technikgenese gGmbH, 02–115), Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH 2002, S. 10.

15 F. T. Marinetti: Gründung und Manifest des Futurismus 1909. Zitiert nach Wolfgang Asholt/Walter Fähnders (Hg.): Manifeste und Proklamationen der europäischen Avantgarde. (1909–1938), Stuttgart: Metzler 1995, S. 3-7. Hier zitiert nach D. Zenone, S. 10.

16 D. Zenone, S. 11-12.

»Interner und externer Krieg, Revolution und Eroberung, das ist unsere Geschichte. Wir müssen unter uns und gegen die anderen kämpfen, wenn wir wollen, dass die Zivilisation voranschreitet: Opfer, Opfer, Opfer. Opfer sind absolut notwendig. Das Blut ist der Wein der starken Völker; das Blut ist das Schmieröl der Räder dieser Maschine, die von der Vergangenheit bis in die Zukunft fliegt [...]. Das ganze Leben unserer Zeit besteht aus der Organisation von notwendigen Massakern [...]. Die industrielle Zivilisation, wie die kriegerische, ernährt sich von Leichen. Kanonenfleisch und Maschinenfleisch.«¹⁷

Ist es überraschend, dass es dieser Futurismus war, der, wie Zenone schreibt, »wesentlich zur Herausbildung des politischen Stils der Faschisten [beitrug]?«¹⁸

»In der Frühphase der Bewegung war das politische Verhalten der Faschisten durch das Politikverständnis der Futuristen beeinflusst, das sich auf das Prinzip des gewalttätigen Aktionismus und des Antagonismus stützte. (Die Komponente der Gewalt war für viele Männer das ausschlaggebende Moment ihrer Entscheidung, der futuristischen politischen Partei beizutreten).«¹⁹

Als Italien am Ende des Krieges ähnlich wie Deutschland in eine Phase des Bürgerkriegs eintrat, wurden die Söldner zur Niederschlagung der Arbeiterbewegung aus den drei Kampfgruppen Arditi, den Fasci di Combattimento (die den Namen Faschismus prägten) und auch aus Kreisen der Futuristen rekrutiert.

»Mit Unterstützung aus Politik, Polizei und Wirtschaft konnte so die organisierte Linke ausgeschaltet und die faschistische Diktatur etabliert werden. Am 5. April 1919 feierten Futuristen, Arditi und Faschisten ihr Bündnis mit der Zerstörung der Redaktionsräume von Avanti, der Mailänder sozialistischen Parteizeitung. Marinetti war einer der Anführer der Gewaltaktion, die ohne jegliches polizeiliches Einschreiten durchgeführt werden konnte.«²⁰

Schließlich gingen die Kampfbünde im Fasci di Combattimento auf und auch Marinetti saß im Zentralkomitee.²¹ So wurde aus dem Künstler und Mäzenaten der Provokation und des frühen Happenings ein Anführer der Terrortruppe. Es waren freilich nicht die Handvoll Künstler, die die Sozialisten mit »massivem Terror« besiegten, sondern die über 100.000 deklassierten Soldaten und »Landsknechtsnaturen«, die sich von seinem

17 Giovanni Papini: *La vita non è sacra*, in: *Lacerba*, 15 Ottobre 1913. Übersetzung von D. Zenone. Zitiert nach: ebd., S. 19.

18 Ebd., S. 23. Zur Illustration der Bedeutung der Gewalt der Straße für den Übergang zur Staatsphase des Faschismus: »Die Kampfgruppen von Futuristen, Arditi und Faschisten begannen 1919 mit massiven Terroraktionen gegen die Sozialisten und deren Organisationen vorzugehen. Mit Unterstützung aus Politik, Polizei und Wirtschaft konnte so die organisierte Linke ausgeschaltet und die faschistische Diktatur etabliert werden. Am 5. April 1919 feierten Futuristen, Arditi und Faschisten ihr Bündnis mit der Zerstörung der Redaktionsräume von Avanti, der Mailänder sozialistischen Parteizeitung. Marinetti war einer der Anführer der Gewaltaktion, die ohne jegliches polizeiliches Einschreiten durchgeführt werden konnte. Schiavo, A.: 1981, S. 26-27. Zitiert nach: D. Zenone, S. 24.

19 D. Zenone, S. 23.

20 Alberto Schiavo: *Futurismo e Fascismo*, Rom: giovanni volpe editore 1981, S. 12-13.

21 Ebd., S. 16-30.

»geschwollenen Wortradikalismus« und der legitimierten Gewalt gegen Schwächere angezogen fühlten, abgesehen von der Besoldung, die sie wie die deutschen Freikorps aus wohlhabenden Kreisen erhielten.²²

Autos in zwei Bürgerkriegen

Da die Faschisten im Gegensatz zur Arbeiterbewegung gut finanziert wurden, konnten sie sich alles Kriegsgerät leisten. In Berlin fielen die Brigade Erhardt und andere Freikorps mit erbeuteten britischen Tanks, gepanzerten Autos, Flammenwerfern und Flugzeugen im proletarischen Neukölln und Lichtenberg ein.²³

In Italien waren die Geschütze kleiner, aber der Terror nicht weniger schlimm. Das Auto spielte auch hierin eine unrühmliche Rolle, diesmal nicht als symbolischer Wunschort, sondern sehr praktisch als Flotte von Lastwagen. Zenone stimmt dem Historiker Kuhm zu:

»Das ausschlaggebende Element für die Effektivität der faschistischen Terroraktionen liegt nach Kuhms Interpretation in der Bedeutung der Mobilität, die durch Lastautos gewährleistet wurde, welche ›die Überlegenheit der faschistischen Offensive über die Defensive der Arbeiterbewegung, die Überlegenheit des Bewegungskrieges über den Stellungskrieg‹ garantierten.«²⁴

»Mit Hilfe des Lastautos bringen sie die Gewalt auf die Straße und vertreiben die Politik [Arbeiterbewegung, Gewerkschaften, Sozialisten, Kommunisten, Anarchisten], die sie anders nicht hätten bezwingen können« als mit den monatelangen »Strafexpeditionen«.²⁵ Als italienische Besonderheit kommt hinzu, dass die Arbeiterbewegung auch

22 Clara Zetkin: Der Kampf gegen den Faschismus. Bericht auf dem Erweiterten Plenum des Exekutivkomitees der Kommunistischen Internationale (20.06.1923) 1923.

23 1918/19 erscheint in der Rückschau wie ein winziges Vorspiel zu 1945. Die Rote Fahne wurde dreimal auf dem Brandenburger Tor gehisst und zweimal gewaltsam abgerissen. In Berlin kämpften zwei Mal Rote Armeen gegen Hakenkreuzfahnen. Berlin wurde das erste Mal 1919 aus der Luft bombardiert und Häuser von Tanks durch die Freikorps zerstört. Das Reenactment fand 1945 abermals mit Hakenkreuz-Fahnen statt. Die Ersten, die 1918 die rote Fahne auf dem Brandenburger Tor hissten, waren revolutionäre Soldaten einer, wenn man so will, deutschen »Roten Armee«. 1945 erschien die sowjetische Rote Armee. 1919 wurde die rote Fahne von den »Hakenkreuzlern«, d.h. den Freikorps vom Brandenburger Tor gerissen, wer sie 1953 abriss ist unbekannt, aber es könnten abermals »Hakenkreuzler« gewesen sein. Gehisst wurde sie drei Mal: 1918 von den Soldaten- und Arbeiterräten, 1945 von der Roten Armee und nach dem 17. Juni 1953. Vgl. Bernt Engelmann: Berlin. Eine Stadt wie keine andere, München: Bertelsmann 1986.

24 D. Zenone: Das Automobil im italienischen Futurismus und Faschismus, S. 26.

25 »Angelo Tasca, einer der Gründungsmitglieder der PCI (Kommunistische Partei Italiens), liefert in seinem Buch ›Glauben, gehorchen, kämpfen. Aufstieg des Faschismus in Italien.‹ (Erstausgabe Paris 1938), eine detaillierte Beschreibung des üblichen Schemas der faschistischen Strafexpeditionen, bei denen die Lastautos zum zentralen Faktor der Strategie wurden. ›Die Schwarzhemden werden auf Lastautos verladen, sie werden von der Agrarvereinigung (Associazione Agraria) oder den Regimentdepots mit Waffen versorgt, dann fahren sie an den Ort, der das Ziel ihrer Expedition ist. [...] Die Faschisten stürzen zur Camera del Lavoro, zur Liga, zur Genossenschaft, zum Volksheim, sie brechen die Türen auf, werfen die Möbel auf die Straße, zerstören Bücher und Waren; dann wird ein Faß Benzin ausgegossen, und ein paar Minuten später steht alles in hellen Flammen. Jene Men-

im ländlichen Raum stark war und zuerst dort niedergerungen wurde. Erst nachdem das Land 1921 in den Händen der Schwarzhemden war, begann die Offensive auf die Städte.²⁶

In Deutschland war der Effekt des Autos geringer, aber ebenfalls erheblich. Vor allem konnten die Freikorps 1919 auf Autos ausweichen, wo die Eisenbahn bestreikt wurde.²⁷ Sein dritter Auftritt war in der Zeit des braunen Terrors zwischen Reichstagsbrand 1933 und vollständiger Zerstörung der inneren Opposition um 1935. Nach dem inszenierten und den Linken in die Schuhe geschobenen Reichstagsbrand arbeiteten SA und SS ihre schwarzen Listen ab und verschleppten Tausende in kürzester Zeit in ihre Folterkeller und KZ.²⁸ Auch heute ist das Ausmaß und die geplante Bestialität wenig bekannt (Ärzte standen bereit, um den Tod während der Folter hinauszuzögern, Rizinusöl war überall gekauft worden).²⁹ Und es standen Autos bereit – tausende Verhaftungen erfolgten mitten in den Städten, nachts, möglichst ohne zu großes Aufheben, der Terror sollte sichtbar sein, aber keinen Skandal und vor allem keinen Protest provozieren. Ohne die vielen Autos wären so viele dezentrale Verhaftungen ohne großes Aufsehen nicht möglich gewesen. Denn trotz gelegentlichen Geldmangels verfügte jede SA-Ortsgruppe über eigene Autos, was für die damalige Zeit ein ungeheuerer Luxus war. Auf die rund 60 Millionen Staatsbürger kamen weniger als eine halbe Millionen Autos. Das waren achtzig Autos je 1000 Personen. Das von Überlebenden schon im Sommer in der Schweiz herausgebrachte Braunbuch berichtete von den Morden und Verhaftungen:

schen, die man in den überfallenen Lokalen vorfindet, werden brutal geschlagen oder kurzerhand umgebracht [...] »Tag für Tag ziehen Strafexpeditionen aus« berichtet der rechtsstehende Giornale d’Italia. »Das Faschistische Lastauto fährt in ein bestimmtes Dorf und dort direkt vor das Haus eines bestimmten Ligaführers. Zuerst versucht man es mit gütlichem Verhandeln [...] bleibt er hart, tritt die Gewalt an die Stelle der Argumente.« Zit. nach K. Kuhm: 1995a, S. 125. D. Zenone 2002, S. 26.

26 Vgl. Zetkin 1923.

27 Klaus Gietinger, November 1918: Der verpasste Frühling des 20. Jahrhunderts, Nautilus-Verlag 2018.

28 Zum Reichstagsbrand vgl. KPD im Exil (Hg.): Braunbuch über Reichstagsbrand und Hitler-Terror, Paris 1933.

29 »Die Folter beginnt mit dem Augenblick, wo die Opfer aus der Wohnung abgeholt werden. Revolver werden den Oeffnenden vorgehalten; die Familienmitglieder werden bedroht, man zerschlägt Möbel, Bibliotheken werden zerstört oder auf die Strasse geworfen. Schriftstellern vernichtet man vor ihren Augen Manuskripte, die Frucht vieler Monate Arbeit. Arbeitern beschlagnahmt man das letzte Lohngeld. Die Familie steht dabei. Die Kinder sehen fassungslos, dass der Vater von unbekannten jungen Leuten ins Gesicht geschlagen wird, dass er wehrlos ist, und schon steht riesengross vor allen die Sorge, wie alles enden wird. Die Frau sieht die rohen Gesichter der verhaftenden Burschen. Sie beginnt zu ahnen, was bevorsteht. Sie will mehr wissen. Sie fragt, wohin man ihren Mann bringt. Sie hört nur höhnische Antworten, und dann stösst man den Gefangenen aus der Wohnung und treibt ihn die Treppe hinunter auf die Strasse in das bereitstehende Auto. Ein Bericht meldet, dass während der Verhaftung im Treppenhaus die Schläge begannen. Plötzlich hört der Verhaftete den Ruf des Sturmführers: »Achtung! Nicht schlagen!« Die Hiebe hören auf, der Gefangene sieht, dass im Gegenüberliegenden Haus Leute wachgeworden sind. Die Oeffentlichkeit trat auf, die SA wurde »diszipliniert«. Diese Vorsicht konnten sie in ihren Kellern nun aufgeben. Vom Augenblick, da der Gefangene die SA-Kaserne betritt, ist er so vogelfrei, wie die Führung ihn seit Jahren der SA versprochen hat.« anonym, in: Braunbuch 1933, S. 185.

»Allen Dementis, solche Aktionen seien spontan gewesen, ist immer wieder zu entgegen, dass in unseren sämtlichen Berichten dieses Auto figuriert; seit Monaten hatten alle Stürme der SA auf Anordnung der höchsten Führung ein Kraftfahrzeug zur Verfügung; die Listen für die Verhafteten waren verteilt; man hatte ein grosses Arbeitspensum. Es galt sich zu eilen.«³⁰

Im Vergleich dazu waren die linken Kampfverbände von SPD und KPD, die sich ja hätten zur Wehr setzen können (wenn die SPD denn gewollt hätte), im ganzen Land nur mit einigen tausend Motorrädern ausgerüstet, von tausenden Autos oder gar einer LKW-Flotte ist nichts bekannt. Ihre Feinde verfügten schon in der wankenden Weimarer Republik von 1930 über 2800 PKW im Kampfbund »Stahlhelm« und 1932 waren es dort 25.000 Fahrzeuge und noch einmal so viele bei der SA. Über den praktischen Nutzen hinaus dienten die Motorräder und Autos den Nazis als Propaganda für ihre Stärke, mit der sie sich in diversen Zeitschriften gerne brüsteten.³¹

Formen des Faschismus

Sternhell definiert den Faschismus als Trias aus revolutionärem Revisionismus, integralem Nationalismus und Futurismus.³² In diesem Spannungsfeld konnte er verschiedene Formen annehmen. In Großbritannien entwickelte ihn Ezra Pound anders als Marientti in Italien oder die Action Française. In Deutschland erhielt er eine völkische, bäuerliche und esoterisch-romantische Färbung.³³ Doch vieles, was uns deutsch erscheint, war ein Plagiat. Die Ideen von Blut und Boden und der Begriff vom »nationalen Sozialismus« kamen aus Frankreich.³⁴ Der pseudo-wissenschaftlich betriebene Antisemitismus war ein französisch-deutsches Gemeinschaftswerk. Allen Faschismen gemeinsam war die anti-bürgerliche und revolutionäre Geste der Futuristen, der Männlichkeitskult und die reaktionäre Moderne.³⁵

Weitere Charakterzüge waren ein tribalistischer Nationalismus auf Grundlage des Sozialdarwinismus, ein Kult tiefer mystischer Wahrheiten gegen Vernunft und Verstand, und die Versöhnung von Proletariat und Nation im Krieg gegen andere Nationen.³⁶ Das ganze Unbehagen in der Kultur wollte das Bestehende niederreißen und

30 Ebd., S. 184.

31 Dorothee Hochstetten, Institut für Zeitgeschichte (Hg), Band 68, Motorisierung und »Volksgemeinschaft«, Oldenbourg Verlag München 2005, S. 62ff.

32 Zeev Sternhell: The birth of fascist ideology, S. 28.

33 Und es sei am Rande erwähnt, dass bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges faschistische Bewegungen in fast allen Ländern existierten, sogar im jüdischen Teil Palästinas, und in vielen Ländern auch teils Einzug in den Staat fanden, so vor allem in Rumänien, Spanien und Ungarn, doch leider auch weit darüber hinaus. Die Kollaborateure standen fast überall bereit, den deutschen Truppen die Tore zu öffnen.

34 Zeev Sternhell: The birth of fascist ideology, S. 11.

35 Vgl. zum Maskulinismus George L. Mosse: Das Bild des Mannes. Zur Konstruktion der modernen Männlichkeit, Frankfurt a.M.: S. Fischer 1997.

36 Zeev Sternhell: The birth of fascist ideology, S. 9-11. So verlegte der nationale Sozialismus den Klassenkampf von der Ebene der Nation in den Krieg zwischen den Nationen, um die Nation im Inneren zu befrieden. Im Grunde ein alter Hut aus der Zeit des britischen Imperialismus, als das

reinen Tisch machen, jedoch ohne seine materielle Grundlage anzutasten, den Kapitalismus als Gesellschaftsformation. Der Boden, auf dem das ausgärtete, war laut Sternhell die Revision des Sozialismus in Frankreich um 1910. Es fehlte nur noch eine Zutat: der von Friedrich Nietzsche inspirierte Futurismus.

»This total synthesis infused fascism, giving it its character of a movement of rebellion and revolt: of cultural revolt, and afterward, political revolt. One can hardly exaggerate the significance of the avant-gardist element in the original fascism, the importance of the revolutionary aesthetic it contained.«³⁷

Die Geste der anti-bürgerlichen Revolte findet sich sogar in Hitlers Reden lange nach der Machtübertragung. Als er sich ein wenig rechtfertigen wollte für die feststeckende Offensive vor Stalingrad, fiel er in der sonst fast staatsmännischen Rede wieder in die Pose des Rebellen zurück, der einen Spießer beschimpft (und einen Feind konstruierte er ohnehin in den meisten Reden).

»Ich sage das auch deshalb, weil es auch bei uns so einen alten reaktionären Spießer geben kann, der da fragt: ja was ist denn, da stehen die da vorn< nun seit acht Tagen. Da sage ich, ja mein lieber Spießer, du müßtest einmal vor gehen und den Verkehr in Ordnung bringen. – Gelächter im Publikum – «³⁸

Der Nationalsozialismus hatte das deutsche Spießertum und die konservativen Kräfte integriert, nicht assimiliert und die NSDAP war nicht einfach extrem konservativ, sie war mit den Konservativen im Bunde.³⁹ An dem Zitat zeigt sich, dass Hitler und der harte Kern des Nazismus immer noch vom revolutionären Gestus befeuert und selbst als Staatsmänner noch vom europäischen früh-Faschismus erkennbar beeinflusst waren.

Liebe dem Auto, Hass der Frau

Der Futurismus lebte aus der geborgten Kraft des technischen Fortschritts, eines Fortschritts nicht zum Wohle aller, wie von Karl Marx und der II. Internationale erhofft, sondern zur Genese einer neuen, fraueneindlichen Männlichkeit. Diese neue Männlichkeit sollte aufgerichtet werden an einer neuen Drogé und Erfahrung, der Geschwindigkeit. Dafür mussten Maschinen und allen voran Autos anthropomorphisiert werden, um erotisiert werden zu können. Die Liebe, die der Frau nicht mehr gelten sollte, wurde im Reich futuristischer Poesie auf die schnellen Maschinen verschoben. In Italien wechselte das Auto das Genus, vom männlichen ins weibliche.⁴⁰ Zunehmend wurden

noch unumwunden zugegeben wurde. Cecile Rhodes sagte es so: »Wenn Sie den Bürgerkrieg nicht wollen, müssen sie Imperialist werden.«

37 Ebd., S. 28.

38 Adolf Hitler zur Eröffnung des Kriegswinterhilfswerks am 30. September 1943 im Reichstag.

39 Der Bund zerbrach erst beim Attentat am 20. Juli 1944, aber zu dem Zeitpunkt dominierten die Nazis die Konservativen und ließen sie nicht mehr davonkommen.

40 »In den futuristischen Manifesten vor 1911 ist das Automobil männlich: >Un automobile [...] è bello.< (Gründung und Manifest, 1909); in dem 1916 verfassten Manifest *Die neue Religion-Moral der Geschwindigkeit* ist das Automobil weiblich: >l motori a scoppio e i pneumatici d'un'automobile sono divini< (Die Explosionsmotoren und die Reifen eines Automobils sind göttlich).« D. Zenone, S. 14.

Frauen nur mehr als nicht-erotische, nicht-verführerische Frau noch akzeptiert. (Man schaue sich nur die furchtbar langweiligen Akte der Nazi-Maler an.)

Hitler: »Meine Liebe gehört dem Automobil. Das Auto hat mir die schönsten Stunden meines Lebens geschenkt, das muss ich wirklich sagen: Menschen, Landschaften, Denkmäler.« (Die Eisenbahn mochte er nicht als ein »Relikt aus früherer Zeit.«)⁴¹

Hitler zu Leni Riefenstahl: »Ich darf keine Frau lieben, bis ich nicht mein Werk vollendet habe.«⁴²

Marinetti über Frauen: »Wir wollen den Krieg verherrlichen [...] und die Verachtung des Weibes.«⁴³

Marinetti über sein Auto: »Wir gingen zu den drei schnaufenden Bestien, um ihnen liebenvoll ihre heißen Brüste zu streicheln. [...] Alle glaubten, mein schöner Haifisch wäre tot, aber eine Liebkosung von mir genügte, um ihn wieder zu beleben [...] wieder auf seinen mächtigen Flossen!«⁴⁴

Antifeministischer »Genderwahn«

Der Futurismus war beständig besorgt und beschäftigt mit Geschlechterverhältnissen, war sozusagen im heute von ganz rechts bejammerten Genderwahn gefangen. Seine immanente Frauenfeindlichkeit war notwendig, um auf der anderen Seite eine neue, triumphierende und von weiblichen Lockungen unabhängige Männlichkeit aufzurichten.⁴⁵

Er kann mit fünf Charakteristika zusammengefasst werden:

- 1) eine libidinöse Verschiebung auf neue Objekte
- 2) eine Vermenschlichung und Erosierung der Maschinen
- 3) eine Verbindung mit anderen reaktionären, gegen die Ziele der französischen und Oktoberrevolution gerichteten Projekten (Rassismus, Nationalismus, Bellizismus, Imperialismus)
- 4) die symbolische Repräsentation und Verdichtung des ganzen Programms in einer neuen brutalisierten Männlichkeit
- 5) die Unterstützung dieser Männlichkeit durch äußere Objekte: Automobil, Uniform, Nation, Führer, Terror gegen schwächere Einzelne und Gruppen

Schließlich ging der deutsche Nazismus schon seit seiner Frühphase ab 1919 so weit, alle politischen Gegner und Projekte weiblich zu konnotieren und damit abzuwerten.⁴⁶

41 Hitler in einem Monolog im Führerhauptquartier, In: Harry Walter, In: Harald Welzer, Das Gedächtnis der Bilder, Tübingen 1995, S. 132.

42 Zitiert nach Georg Seeßlen, Das zweite Leben des dritten Reiches: Postnazismus und populäre Kultur: Teil I, Bertz und Fischer 2013, S. 111.

43 Manifeste du Futurisme, In: Le Figaro, Samstag 20. Februar 1909, S. 1.

44 In: F. T. Marinetti: Gründung und Manifest des Futurismus 1909. Zitiert nach W. Asholt/W. Fähnders (Hg.): Manifeste und Proklamationen der europäischen Avantgarde, S. 3-7.

45 D. Zenone, S. 12.

46 Vgl. Klaus Theweleit: Männerphantasien, Berlin, München: Matthes & Seitz; Ciando 2019 und Göttinger, November 1918.

Allein die Existenz von öffentlich sichtbaren und teils sogar kämpfenden Frauen in den Reihen der Gegner war den Freikorps-Männern Beweis für deren Verächtlichkeit. Klaus Theweleit hat das in den »Männerphantasien« en détail herausgearbeitet.⁴⁷

Bini Adamzak zeigt, wie der Kampf zwischen Faschismus und Sozialismus einer zwischen zwei Geschlechterverhältnissen war. In der Sowjetunion wurde die Ehescheidung zu Beginn der 20er Jahre völlig legal, ebenso der Schwangerschaftsabbruch und selbst der Wechsel des Geschlechtes bedurfte nur eines einfachen Formulars. Es gab nicht viele, aber einige Frauen wie Alexandra Kollontai wirkten in hohen Ämtern und im revolutionären Bürgerkrieg kämpften Frauen in der roten Armee.⁴⁸

Der Faschismus war zwar nicht das genaue Spiegelbild, da er mehr Freiheiten beibehielt als Feminist*innen heute gerne zugeben wollen.⁴⁹ Aber doch war er ein Rollback zugunsten überwundener Formen des Patriarchats.⁵⁰

Geschwindigkeitsrausch als sexuelle Kompensation

Die wichtigsten Werkzeuge der Menschen werden durchaus nicht immer besungen: Pflug, Ackergaul, Karren, Fabrik, Maschine, Dampfschiff – nichts davon ist vergleichbar emporgehoben worden. Um Segelschiffe rankt sich eine gewisse Poesie, jedoch hat sie niemals die Wartezimmer aller Frisöre mit Zeitschriften wie »Segel, Welle, Sport« erreicht. Warum gerade das Auto?

Die einleuchtendste Erklärung ist die Möglichkeit, eine unterdrückte erotische Lust ausleben zu können. Brockhaus resümiert: »Faszinierend ist die dadurch ermöglichte Phantasie von Autarkie. Mit Hilfe der Maschine kann ich fliegen und bin nicht – wie in der Sexualität – auf die Zuwendung eines anderen Menschen angewiesen.«⁵¹

Für Hitler selbst war die Sexualität vor allem ein Problem, und da sie fast unvermeidlich zum Mensch-sein dazugehört, sollte sie wenigstens versteckt und still sein.⁵²

Klaus Theweleit hat ausführlich gezeigt, dass die Angst vor begehrenswerten Frauen und vor der sexuell aktiven Frau im Besonderen bei Männern, die dem Faschismus zuneigten, in der Zeit um den Ersten Weltkrieg bis zum Ende des Zweiten weit verbreitet war. Die Angst schloss die eigene Lust und die eigenen weiblichen Anteile ein. Das alles musste abgewehrt werden, was dem faschistischen Mann durch die Gewalttat gegen Feinde, ungeordnete Menschenmassen (als Demonstrationen) und auch gegen

47 Ebd.

48 Vgl. Bini Adamczak: Beziehungsweise Revolution. 1917, 1968 und kommende (= edition Suhrkamp, Band 2721), Berlin: Suhrkamp 2017.

49 Vgl. Ljiljana Radonić: Die friedfertige Antisemitin? Kritische Theorie über Geschlechterverhältnis und Antisemitismus (= Europäische Hochschulschriften Reihe 31, Politikwissenschaft, Band 508), Frankfurt a.M.: Lang 2004.

50 Ebd.

51 Gudrun Brockhaus: Schauder und Idylle. Faschismus als Erlebnisangebot, München: Kunstmann 1997, S. 99.

52 In »Mein Kampf« schrieb er: »Die erste Vorbedingung (zum Abbau der Prostitution) aber ist und bleibt die Schaffung der Möglichkeit einer der menschlichen Natur entsprechenden frühzeitigen Heirat vor allem des Mannes; denn die Frau ist ja hier ohnehin nur der passive Teil.« Hitler, S. 265, In: Christoph Harmann et al., Hitlers Mein Kampf, eine kritische Edition, Band I, München 2016, S. 661.

Frauen gelang. Sexuell aktive Frauen, kämpfende Frauen und selbstbewusste Frauen waren dem faschistischen Mann so verhasst, dass ihm selbst feiger Mord recht war.⁵³

Diese Enthemmung der Gewalt gegen Frauen ging einher mit der Erosierung der Maschinen und Autos. Das Anthropomorphisieren von Autos und ihre Präsentation in Zeitschriften und Videos erscheint uns heute als Normalität. Sie wäre jedoch den Zeitgenossen von Daimler und Benz eher absurd vorgekommen. Wieso sollten sie eine herzlose Maschine lieben? Auch hier war der Futurismus Avantgarde im schlechten Sinne.⁵⁴

»Wir entwickeln und kodifizieren eine neue große Idee, die um das gegenwärtige Leben kreist: die Idee der mechanischen Schönheit; und wir verherrlichen die Liebe zur Maschine. [...] Habt ihr schon einen Lokomotivfahrer beim liebevollen Waschen des mächtigen Körpers seiner Lokomotive betrachtet? Es sind die minutiösen und bewussten Zärtlichkeiten eines Liebhabers, der seine angebetete Frau streichelt. [...] Wie könnte einer dieser Männer seine große, treue und folgsame Freundin mit brennendem und bereitem Herz verletzen oder töten? Seine schöne Maschine aus Metall, die so viele Male unter seinem schmierenden Streicheln aus Wollust geglanzt hatte.«⁵⁵

Ein Wilmont Haacke schrieb 1941 im »Notizbuch des Herzens« über einen Omnibusfahrer:

»Er setzte sich an das Rad [...] und war schon ein paar hundert Meter weiter fest mit dem Volant verwachsen. Er war ein Stück der Kraftmaschine geworden. Sozusagen ihr Atem. Denn sie war bald wie von ihm besetzt. Und das jagende Auto verwandelte sich in ein Tier. [...] In den Kurven nahm es offenbar die Form der Biegung selbst an. Der Mann mit der schwarzen Mähne [...] machte das Tier so schmiegsam.«⁵⁶

Die Krise der Männlichkeit

Warum diese Erosierung einer teuren und neuen Alltagsmaschine? Es hätte auch der Eisenbahnwagon erster Klasse hundert Jahre zuvor sein können, oder die Armbanduhr oder das Flugzeug oder der Heißluftballon. Daniela Zenone führt eine interessante These ein: Es »könnte die Feminisierung des Automobils als Versuch restaurativer Kräfte verstanden werden, die etablierte – männerdominierte – gesellschaftliche Ordnung zu konsolidieren.«⁵⁷ Die als solche empfundene Krise der Männlichkeit war in Deutschland schwerer, da diese Männer ja kapituliert hatten. Hitler hat sogar das einzige Mal in seinem Leben, außer zum Tod seiner Mutter, geweint.

53 Vgl. K. Theweleit: Männerphantasien.

54 D. Zenone, S. 12.

55 F. T. Marinetti: *L'uomo moltiplicato e il regno della macchina* 1910. Zitiert nach L. Caruso (Hg.): 1980, Nr. 9. Hier zitiert nach D. Zenone, S. 13.

56 Wilmont Haacke: *Pan des Herzens*. In: Notizbuch des Herzens, Berlin: Frundsberg-Verl. 1941. In: Erhard Schütz: »Jene blaßgrauen Bänder«. Die Reichsautobahn in Literatur und anderen Medien des »Dritten Reiches«, in: Internationales Archiv für Sozialgeschichte der deutschen Literatur (IASL) 18 (1993), S. 76-120, hier S. 109.

57 D. Zenone, S. 14.

Im Deutschland der 1920er Jahre war der Kulturfeminismus tatsächlich ein Thema mancher konservativer Kreise, die sowohl traditionelle Weiblichkeit wie Männlichkeit bedroht sahen von der amerikanischen »Girl Kultur«. Hitler selbst widmete der für ihn bedrohlichen, kontaminierenden Sexualität ein ganzes Kapitel in »Mein Kampf«. Besorgt war er jedoch nicht um das Wohl der weiblichen Sexarbeiterinnen, sondern um das der Männer: »Und ist es nicht ein Jammer, zu sehen, wie so mancher körperlich schwächliche, geistig aber verdorbene junge Mensch seine Einführung in die Ehe durch eine großstädtische Hure vermittelt erhält?«⁵⁸ Und Schuld auch daran sei die allgemeine und (natürlich jüdisch) kulturelle Dekadenz gewesen, die die Seele der deutschen Männer vergiftet habe. »Unser gesamtes öffentliches Leben gleicht heute einem Treibhaus sexueller Vorstellungen und Reize.«⁵⁹ Die etwas tollpatschigen Männer, würden »nach reichlichem Alkoholgenuss« in der Großstadt von hinterlistigen Prostituierten in diesem »idealen Zustand [...] geangelt.«⁶⁰ Gefährlich ist die sexuell aktive Frau, die die Initiative ergreift, der Mann verliert seine Unschuld und wird durch sie fürs Leben gewissermaßen verdorben. Anders wäre es, würde er im Gleichmaß der Ehe mit der passiven, domestizierten Frau eine unsichtbare Sexualität leben. Hitlers Angst vor der erotisch aktiven und selbstbewussten Frau ist typisch für die Generation der Freikorps-Männer.

Kriegsbegeisterung und Todestrieb

»Der Prozess der Anthropomorphisierung des Automobils als Ausdruck der männlichen Besitzaneignung und Herrschaftsausübung über die als Frau angesehene Maschine fügt sich auch in die Ideologie des Nationalismus und dessen imperialistischen Anspruch auf Herrschaft und Eroberung ein.«⁶¹ Der Übergang von Frauenfeindschaft und Maschinenliebe zu Gewalt und Kriegslust ist schon in Marinettis erstem Manifest angelegt und wird in Richtung Erstem Weltkrieg immer deutlicher, bevor er dann zur Tat schreitet. Mir ist keine Literatur bekannt, die so kriegslüstern gewesen wäre wie die der Futuristen, und zugleich solches Lob auf das Automobil sang. »Das Heldenhum ist eine Geschwindigkeit, die sich selbst durch das Befahren der größten aller Rennstrecken erreicht hat. Der Patriotismus ist die direkte Geschwindigkeit einer Nation; der Krieg ist die notwendige Prüfung, das Heer der zentrale Motor einer Nation.«⁶²

»Mit dem Eintritt in den Ersten Weltkrieg konnten sich die Forderungen der Futuristen bzw. deren apokalyptische Visionen einer entmenschlichten Kriegsmaschinerie erfüllen. In der Tat wurde dieser Krieg durch die von den Futuristen bzw. modernistischen Nationalisten herbeigesehnte Industrieproduktion geprägt.«⁶³

58 Hitler, S. 269, In: Harmann et al., S. 669.

59 Hitler, S. 268, In: Harmann et al., S. 667.

60 Hitler, S. 271, In: Harmann et al., S. 673.

61 D. Zenone, S. 14.

62 F. T. Marinetti: *L'uomo moltiplicato e il regno della macchina* 1910. Zitiert nach L. Caruso (Hg.): 1980, Nr. 8. Hier zitiert nach ebd., S. 19.

63 Zenone, S. 20.

Wie ihr deutscher Schüler, der Nazi der ersten Stunde und Autor von Romanen wie Stahlgitter, Ernst Jünger, begaben sich die Futuristen selbst in den Krieg, überlebten jedoch in der Mehrzahl; nur 13 fanden den ersehnten Tod.⁶⁴

Akzellerationismus – die Moral der Geschwindigkeit

Die Futuristen verkündeten in ihrem Kriegs-Manifest von 1916 nicht weniger als eine »Moral der Geschwindigkeit«, mit der sie ihre Kriegsbegeisterung noch einmal steigerten.⁶⁵ Die »Fasci di Combatimento«⁶⁶ machten »me ne frego« – »bremse mich nicht« – zu ihrem Wahlspruch. Und der französische Faschist und Vordenker Drieu La Rochelle stimmte ebenfalls in den Chor ein: »Wir sind die Partei der Geschwindigkeit.« Und er gab auch ein Ziel an: eine »barbarische Einfachheit der Moderne«. Indirekter sagte es der Brite Oswald Mosley, der Faschismus sei »ein großes waghalsiges Abenteuer«, und Mussolini paraphrasierte personalisierend: der Faschismus ist ein Mann, »der es liebt, Risiken auf sich zu nehmen.«⁶⁷

Abb. 1: Rudolf Caracciola im Silberpfeil Rekordwagen, 1938, Aufnahme aus der Wochenschau; Foto: 3. Reich/Bundesarchiv. Rechts im Bild: Direktor Rudolf Uhlenhaut.

Abb. 2: Panzersoldat Hitlers nördlich des Kaukasus, 1942. Das typische NS-Motiv des einzelnen Mannes im Panzer war eine Weiterentwicklung des Mannes im Rennwagen; Foto: 3. Reich/Bundesarchiv.



Um die Zeit des Ersten Weltkrieges wurde das Auto immer leistungsstärker und schneller, war es der Indikator technischen Fortschritts, welcher Smartphones und Computer heute sind. In den 1920er Jahren erreichten Mittelklassewagen wie der

64 Ebd.

65 Zur Bedeutung der geraden Linie bei den Futuristen siehe das im Jahr 1916 veröffentlichte Manifest *La nuova religione. Morale della velocità* (*Die neue Religion. Moral der Geschwindigkeit*): »Die Geschwindigkeit verleiht dem menschlichen Leben endlich einen der Charakterzüge, die der Gottheit gehören: die gerade Linie.« F. T. Marinetti zitiert nach L. Caruso (Hg.): 1980, Nr. 16. Hier zitiert nach D. Zenone, S. 46.

66 Fasci di Combatimento = ursprünglicher Name einer rechten Schlägertruppe, ähnlich der deutschen SA oder der Freikorps von 1919. Mussolinis Partei Partido Nazionale Fascista PNF ging am 9. November 1921 aus ihnen hervor.

67 Zeev Sternhell, Mario Szajner, Maia Asheri, Die Entstehung der faschistischen Ideologie, HIS Verlag Hamburg 1999 (Erstausgabe auf Französisch 1989), S. 65f.

Citroen C etwa 90 km/h, Oberklassewagen wie die von Auto Union 100 km/h Höchstgeschwindigkeit. Nur die Sportmodelle wie der Mercedes S erreichten schon 170 km/h, ab 1931 sogar 225 km/h (SSKL).⁶⁸ Der Jaguar S.S. 100 schaffte 1935 nur 160 km/h und der am stärksten motorisierte Fiat 2800 von 1938 brachte es auf 130 km/h. Viel schneller als 100 km/h wollte man scheinbar auf normalen Straßen nicht fahren, auch nicht auf der Autostrada. Die für die Reichsautobahn anvisierte durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 180 km/h war somit eine technische Utopie, die von fast keinem regulären Auto erreicht werden konnte. Ein Tempo von 100 galt den Zeitgenoss*innen noch als enorm schnell.

Als Marinetti seine Manifeste schrieb, dürften Geschwindigkeiten von über 100 km/h schon aufgrund der Straßenverhältnisse kaum überschritten worden sein. Deshalb ist der Auto-Straßenbau untrennbar mit der Entwicklung schneller Automobile verbunden. Ohne Straßen wären sie so überflüssig wie ein Smartphone ohne Internet. So wurden in den 1920er Jahren Straßen zunehmend autogerecht gebaut. Das traf auf viele Straßen zu, aber bekannt sind die Rennstrecken geworden: Bei New York führte ein erster Motorway nach Rhode Island, in Berlin die Avus zum Wannsee, auf dem Nürburgring konnte im Kreis gerast werden und bei Mailand ab 1924 auf der Autostrada von Mailand nach Varese.

Das Ziel von 180 km/h Reisegeschwindigkeit auf der Reichsautobahn wurde nie erreicht. Erst in den 1980er Jahren kamen größere Mengen Autos auf den Markt, die so schnell fahren konnten. In den 1990er Jahren wurden es für die obere Mittelklasse 260 km/h; Porsche ist seit den 2000er Jahren bei über 300 km/h angelangt. Die Droge Geschwindigkeit befriedigt nicht lange in gleicher Dosis, sie verlangt nach Steigerung.⁶⁹ Schon 1938 wusste das Feuilleton der FAZ, es bliebe nur ein Wunsch »auf diesen vollkommenen Straßen noch offen: schneller fahren zu können.«⁷⁰

Und was sich in historischer Rückschau auch sehr deutlich zeigt, ist der temporär elitäre Charakter der Geschwindigkeit. Es war immer eine kleine Gruppe der Reichen und materiell Sorglosen, die Zugang zum jeweils nächsten möglichen Geschwindigkeitssprung hatten. Von den Superreichen öffnete sich der Kreis für die Reichen, die gehobene Mittelschicht und schließlich für die Masse der Arbeiter*innen. Der Vorsprung musste stets erneuert und überboten werden. (Die E-Autos von Tesla beschleunigen schneller als der stärkste Porsche und die Topmodelle fahren 400 km/h.)

Heute ist kaum ein Rausch so billig und zugänglich wie ein schnelles Auto und eine passende Straße dazu. (Kein Deutscher soll weiter als 30 km von der nächsten Autobahn entfernt wohnen, so das Credo der BRD.) Elfriede Jelinek sah die motorisierte

68 Wikipedia: Mercedes Benz W 06.

69 Der ZIS 110, den Stalin und Wilhelm Pieck fuhren, schaffte nur 140 km/h; das verbreitete Oberklassenmodell der 1980er Jahre, der Wolga, fuhr wie der weit verbreitete Lada höchstens 145 km/h. Das schnellste Serienauto baute wahrscheinlich trotz allem die DDR, der Wartburg 353 WR brachte es laut Wikipedia auf 172 km/h.

70 Walter Dirks: Das Dreieck auf der Autobahn. Impressionen von einer Fahrt Frankfurt – Berlin – München – Frankfurt. In: Frankfurter Zeitung. Reichsausgabe, Nr. 631/632, v. 11.12.1938, S. 5, In: Walter Dirks: Feuilletons im Nationalsozialismus. Politische Publizistik 1934–1943. (Gesammelte Schriften 3) Zürich 1990, S. 136–152, In: Schütz, S. 108.

Geschwindigkeit als Opium des einfachen Mannes, neben Schnaps und Frauenverachtung. Den Holzarbeiter Ernst lässt sie sagen: »Paula gehört zu dem schlimmen, das von einem abfällt, wenn man mit höchstgeschwindigkeit über die landstraße rast.«⁷¹

Es war Marinettis »Religion der Geschwindigkeit«, die 1923 für die Aufhebung jeglichen Tempolimits und den Bau der ersten nur-Autostraße der Welt in Italien sorgte, als kaum jemand ein Auto besaß. »Das politisch-ästhetische Gedankengut der Futuristen, in dem das Automobil als Träger einer neuen Ära proklamiert wurde« mündete in das Ziel der allgemeinen »Motorisierung, [...] im Modernisierungsplan« des italienischen Staatsfashismus.⁷²

Lyrik für Automänner

Es ist eine triviale Feststellung: Um keine Maschine rankt sich eine so umfangreiche Poesie (besonders wenn wir auch die gesamte Reklame mitzählen wollen) wie um das Automobil. Autopoesie ist von Männern für Männer.

Wenn sich Faustschlag und der feste Händedruck als einzige übrig gebliebene, erlaubte körperliche Annäherung für den durchschnittlichen Mann erweisen, wie Margarete Stokowski spottet,⁷³ wenn der Fußballplatz der einzige Ort ist, an dem Männer weinen und sich umarmen dürfen, ist dann nicht die Auto-Literatur der letzte Raum, wo durchschnittliche Männer lyrische Hymnen und Gedichte sowohl schreiben als auch genießen dürfen? Ist das nicht die einzige verkorkste Lyrik, die auch im Wartezimmer jeder deutschen Arztpraxis liegt und somit Populärkultur? Würde sich der durchschnittliche Mann wohlfühlen, bekäme er überschwängliche Lobeshymnen auf eine Frau zu lesen? Das wäre mindestens »komisch«, Frauen werden von heterosexuellen Männern im Alltag, in Zeitschriften und auf Bildschirmen angegafft als Objekte, nicht aber werden sie besungen und gepriesen. Die Futuristen haben den Autofetisch erfunden, die Faschisten und Nazis jedoch zum kulturellen Allgemeingut gemacht.⁷⁴

71 »Erich kann nichts als schön empfinden als seine maschinen, die er nacheinander kaputt fährt. das eine tut nur dem schwanz gut, es geht nicht bis ins hirn, wohin die geschwindigkeit geht, die dem ganzen körper gut tut. Wenn man schnell dahinrast, dann scheint alles schlimme von einem abzufallen, in erster linie die arbeit, die das schlimmste ist, was einem passieren kann. Sie muss aber gemacht werden. Die paula ist zwar auch arg, aber sie muß ja nicht geheiratet werden. Paula gehört zu dem schlimmen, das von einem abfällt, wenn man mit höchstgeschwindigkeit über die landstraße rast. [...] heinz weiß worauf es in wirtschaftsleben ankommt. Erich hat keine ahnung worauf es im wirtschaftsleben ankommt. Erich weiß, worauf es im grand-prix sport ankommt: auf ein schnelles auto. Elfriede Jelinek: Die Liebhaberinnen, Rowohlt Verlag 2012, 113 und 139.

72 D. Zenone, S. 63.

73 »Männlichkeit ist so zerbrechlich, dass sie permanent symbolhaft gestützt werden muss. Auch deshalb erklären Politiker und Journalisten im Streit über ein Tempolimit so gern, dass hier eine Freiheit aufgegeben werden soll.« Margarete Stokowski: »Fragile Rollenbilder: Männlichkeit am Limit«, in: Spiegel Online vom 22.01.2019, <https://www.spiegel.de/kultur/gesellschaft/tempolimit-und-gender-maenlichkeit-am-limit-a-1249258.html> vom 09.07.2021.

74 Futuristische Hymnen fanden sich sonst eher selten in der Nazi-Zeit. Eine solche Ausnahme: »Freier und freier macht uns das Glücksgefühl über diese Leichtigkeit und Eleganz im Vorankommen, über solche Herrschaft des Menschen über alle Materie und alle Hindernisse der Natur. Wir schweben, werden fast vogelgleich.« Menzel 1943, in: Brockhaus, S. 100.

