

Max Bense

Ausgewählte Schriften
in vier Bänden

Herausgegeben und mit Einleitung,
Anmerkungen und Register versehen
von Elisabeth Walther

Verlag J. B. Metzler
Stuttgart · Weimar

Max Bense

Ausgewählte Schriften

Band 4
Poetische Texte

Verlag J. B. Metzler
Stuttgart · Weimar

Ich weiß nicht, ob ich zurückkehre oder ob sie zurückkehrt, aber wenn, dann würde sich jeder von uns dem anderen zur Schau stellen müssen, und das würde bedeuten, kein wirklicher Mensch mehr zu sein. Wirklicher Mensch kann man nur in der Okkasion sein, in der entzückten oder bedrückenden Erfahrung des Unvorhergesehenen. Aber wenn wir uns jetzt wieder aufeinander zu bewegen, wäre das keine Okkasion mehr, und unsere Erfahrungen wären nichts anderes als unsere Gewohnheiten.

Auto und Information

Das Ich, das Auto und die Technik

Ein Ich *hat* man nicht, man *ist* es. Aber man *hat* ein Auto und *ist* es nicht, und so *hat* das Auto ein Ich, aber *ist* kein Ich und *hat* ein Ich ein Auto, *ist* jedoch kein Auto. Dieser Text ist ein Text über den Unterschied zwischen Haben und Sein, und dieser Unterschied zwischen Haben und Sein ist auch der Unterschied zwischen dem Auto, das fährt und dem Ich, das es fährt, aber da das, was fährt, sowohl das Auto wie auch das Ich sein kann, hebt das, was fährt, den Unterschied zwischen Ich und Auto auf, und damit wird der Text über Haben und Sein oder Auto und Ich zu einem Text über das Fahren, in dem das Auto zum Ich und das Ich zum Auto wird.

Ein Auto ist nur insofern eine klassische Maschine, als es Energie erzeugt und Arbeit leistet wie alle klassischen Maschinen. Aber es ist darüber hinaus auch bereits eine transklassische Maschine insofern, als es Informationen verarbeitet und Kommunikationen erzeugt wie alle transklassischen Maschinen. Es gehört also durchaus zur modernen, fortschrittlichen Maschinenklasse der datenverarbeitenden Aggregate. Das Ich, das es hat, liefert ihm die Daten, die es verarbeitet. Die Verarbeitung besteht in der Übersetzung der Daten, die das Ich liefert, in die Bewegungen, die das Auto liefert. Indem es fährt, gewinnt das Auto den Rang eines Ortes, einer Linie, einer Naht gewissermaßen, an der Welt und Bewußtsein beständig zusammenstoßen; man könnte auch sagen: an der Sein und Denken zusammenstoßen. Das ist ein Motiv der hegelschen Metaphysik, und so gewinnt das Auto, genauer sein wesentlicher Zustand, nämlich die Bewegung, den Reiz eines metaphysischen Vehikels. Unversehens ist somit der Text über den Unterschied zwischen dem Ich und dem Auto zu einem technischen Text und der technische Text zu einem metaphysischen geworden.

Das Auto bewegt nicht nur das Ich, es bewegt auch die Refle-

xion des Ichs, diese lautlose Lineatur des Denkens im Verhältnis zur geräuschvollen Lineatur des Fahrens. Zweifellos folgt am Anfang die lautlose Lineatur der Reflexion genau der geräuschvollen Lineatur des Fahrens; das Ich verfolgt unablässig das Auto; das denkende Wesen ist gänzlich auf das fahrende Wesen fixiert. Erst später, nach und nach, hat sich das Ich dem Auto angepaßt; automatisch, gedankenlos, während der zärtlichen Unterhaltung mit der Freundin auf dem Nebensitz über den Flug nach Madeira, werden auch die Informationen gegeben, deren der Wagen bedarf, um sie in Bewegungen umzusetzen; alles geschieht auf einmal wie von selbst. Es wird völlig evident, daß das Bewußtsein im Prinzip ortslos ist, keine Substanz, sondern eine Funktion darstellt, wie der alte William James es ausgedrückt hat. Indem sich das denkende Wesen an das fahrende Wesen gewöhnt, Ich und Auto mehr und mehr zu einem beinahe surrealen Automaten verschmelzen, jene aber dennoch auch bei sich selbst bleiben, uns stets auch noch ein selbständiges Etwas, eben fahrendes Wesen und denkendes Wesen bedeuten, ist fast eine neue Art des Existierens entstanden: die bewußtseinsanalogue Maschine, das ichanalogue Auto, ein vollkommenes Mensch-Maschine-Team, eine existentielle Partnerschaft zwischen Störungen und Ängsten, zwischen maschinellen Aktionen und menschlichen Reaktionen, zwischen Signalen und Impulsen, zwischen Geräuschen und Entschlüssen.

Setzt man die Reflexion fort, vor allem bei zunehmender Geschwindigkeit, wird man schnell entdecken, daß auch dieses Doppelwesen eines fahrenden Ichs und handelnden Autos seine Schwierigkeiten zwischen Daseinslust und Weltvernunft besitzt. Der kategorische Imperativ des sittlichen Handelns wird beständig gefährdet von der intimen Erfahrung ästhetischer Lust. Aber da das Weltgefühl dieses Maschinenwesens nur ein artistisches sein kann, und jede Artistik in der Herausarbeitung des vollkommenen Gleichgewichts zwischen Sekurität und Präzision besteht, Sekurität für das Ich und Präzision für das Auto, lanciert gerade das artistische Weltgefühl das Doppelwesen des Auto-Ichs durch den Zwiespalt zwischen sinnlichem Handeln und empirischer Lust hindurch. Ist aber der Augenblick der Höchstgeschwindigkeit gekommen, der das vollkommene Gleichgewicht zwischen Präzision und Sekurität verwirklicht, muß diese schwie-

rige Reflexion zweifellos abgebrochen werden. Also brechen wir sie ab.

Langsamer werdend entdeckt das Ich, daß es zugleich sitzt und fährt. Aber das fahrende Wesen hat dennoch ein für allemal im denkenden Wesen das Gefühl für Seßhaftigkeit beschädigt, wenn nicht gar demoliert. Der Mensch ist primär durch das Auto zu einer touristischen Existenz geworden und das Prinzip des Tourismus zu einem Prinzip des Existierens. Die im Auto bestätigte Ortslosigkeit des Bewußtseins bestätigt auch die Ortsveränderlichkeit des Körpers. Autos bewohnen die Städte wie Menschen, und wenn die Menschen die Städte verlassen, verlassen auch die Autos die Städte. Durch das Auto hat die Stadt aufgehört, ein sichtbares Prinzip der Seßhaftigkeit zu sein. Das Auto-Ich fordert die Auto-Stadt wie die Auto-Straße. Nur hier kann der Mensch das im Prinzip stärkere Wesen sein, während er in der Natur vermutlich stets das schwächere Wesen sein wird.

Es ist kaum abzuschätzen, wieviel erkenntnismäßige Innovationen, wieviel wissenschaftliche Informationen, wieviel Entscheidungen über Wahrheit und Falschheit notwendig waren, um das Auto zu erschaffen, das also ein immenser Speicher menschlichen Wissens, menschlicher Schöpfungsfähigkeit ist. Wenn man Leibniz zu Rate zieht, um menschliche Kreativität von göttlicher zu unterscheiden, so genügte der göttlichen Kreativität, wie es eben Leibniz formulierte, »jenes allmächtige Fiat«, um die Welt zu erschaffen, während für die menschliche Kreativität, um das Auto zu erschaffen, eine lange Kette von Leiden und Genüssen, Erfahrungen und Enttäuschungen, Entscheidungen über Wahrheit und Falschheit von Erkenntnissen notwendig waren. Aber gerade die in ihm gespeicherte Intelligenz macht das Auto zu einem für menschliche Intelligenz empfänglichen Wesen.