

VIA REGIA

Variationen über WEG und BeWEGung

Jürgen Paasch

I

Die wesentlichen Ereignisse christlicher Mythologie finden unterwegs statt: die Flucht der Hebräer aus Ägypten, ihr Umherirren in Galiläa und ihre Rückkehr nach Jerusalem, *Jesus' Kreuzweg*. Christus selbst erklärte: „Ich bin der Weg“ (Johannes, 14.6). Die ideologische Expansion, die *Mission* des Christentums ist ein stetes Auf-den-Weg-Machen („Gehet hin in alle Welt und predigt das Evangelium aller Kreatur“ [Markus, 16.15]), die Apostel sind die ersten *Helden der Landstraße*. Sie sind die Wegbereiter des Christentums, die Vorhut, die den sozialen Raum erschließt, der Inbegriff des historisch Möglichen des entstehenden Christentums.

Das frühe Mittelalter (7.-9. Jahrhundert) ist in vielerlei Hinsicht ein Neuanfang: die großen staatlichen Strukturen haben sich aufgelöst, das Römische Recht ist formal und praktisch außer Kraft gesetzt, der städtische Zentralismus zerfällt in einer wesentlich agrarischen Welt, die Eliten, Regierungen und Verwaltungen sind auf einem permanent verfallenden Kontinentalstraßensystem zu Pferde unterwegs. Die Hauptbeschäftigung dieser Gruppen ist es, sich fortzubewegen durch einen Raum, in dem es auszuweichen, sich zu tarnen und zu verteidigen gilt. Die Dimensionen dieser mobilen Subjekte sind nur die eigenen, Raum und Zeit gehen auf in der eigenen Dauer - alles muß augenblicklich und nah sein, ist im *hic et nunc* verdichtet. Diese Kultur der extremen Gegenwart verschwindet in dem Moment, da mit dem strategischen Festungsbau der Raum nicht mehr durchquert, sondern begrenzt, beobachtet und beherrscht wird. Das beherrschte Land wird, wie schon in der Antike, nach dem Kriterium potentieller Beweglichkeit verteilt, Land besitzt fortan, wer schnell zu sein vermag. Die Ständegesellschaft ist wesentlich eine „dromokratische Hierarchie“ (Paul Virilio) der Geschwindigkeiten, *vitesse oblige!* könnte man sagen.

Die Errichtung der befestigten Stadt schließlich wird zur technischen Operation, die eine dauerhafte soziale Ordnung vom zeitlosen Raum amputiert - die Stadtmauer umschließt die Zeit, sie wird zum Scheidungsinstrument. Die gregorianische Reform (11. Jahrhundert) sanktioniert diese Trennung von *höchster Stelle*¹) Das Maß der Institutionalisierung der christlichen Religion wird ihre Unbeweglichkeit, ihre Seßhaftwerdung. Die Hierarchie des etablierten Klerus wie der Feudalordnung insgesamt markiert ideologische und gesellschaftliche Positionen, Fixpunkte mit bestimmten Wertigkeiten. Beweglichkeit, Unbeständigkeit und Ortswechsel erhalten einen deutlich pejorativen Sinn. Festigkeit, Wiederholbarkeit, das Eingeschlossensein beschreiben nun die Sehnsüchte des mittelalterlichen Menschen und nicht von ungefähr wird das mönchische Leben zur Wunschbiographie. Der Weg wird im Hochmittelalter Metapher für die Vergänglichkeit alles Seienden: „Der Mensch ist ein Reisender - immer auf dem Weg zum Tod“ wissen die *Gesta Romanorum*. Den Menschen bedeutete ihr Sein, eine feste Existenz und einen bestimmten Wert zu haben, einen Platz in einer Ordnung mit exakt fixierten Grenzen einzunehmen, dies sowohl auf der vertikalen Ebene sozialer Hierarchie als auch auf der horizontalen Ebene des physischen Raumes. Wer die Inseln legitimer Ordnung hinter sich läßt, tritt aus dem Raum, der das Recht schützt, hinaus in die ungeheure Weite einer kalten und feindseligen Welt, in der kein soziales Gefüge den freien Fall ins Bodenlose, ins Chaos, ins Nichts aufzuhalten vermag.

Auf dem Wege finden sich die Ausgestoßenen, die Outlaws: Straßenräuber (nicht selten angeführt von einem verarmten Adligen), vagabundierende Soldateska, Bettler (meist Verstümmelte, Aussätzige, d.h. Leprakranke - in einer Art sprachlicher Schizophrenie die „Gutleut“ genannt), die Juden, Zigeuner, Wenden (Slawen), Künstler und, natürlich, der Heilige, alle die, die *nicht von dieser Welt* sind und keinen Platz in der sakrosankten Ordnung haben. Radikale Metapher für das Aus-der-Rolle-Fallen ist in der christlichen Ikonographie Ahasver, der fallende Engel, der ruhlose Wanderer, nicht zufällig seit dem Mittelalter auch Allegorie auf den Juden.

Aber der mittelalterliche Mensch hat neben dem metaphysischen Schauer angesichts der Beweglichkeit auch einen ganz und gar pragmatischen Vorbehalt in Bezug auf das Unterwegssein. Eine Reise unternehmen ist ein kühner Akt, bedeutet es doch, den befestigten Ort zu verlassen und sich uns kaum vorstellbaren Beschwerden, ja der Todesgefahr auszusetzen. Die Chroniken um die Jahrtausendwende geben ein beredtes Bild von den Risiken des Weges, den zu bewältigen einer Bravourleistung gleichkommt. Stellen wir uns das mittelalterliche Europa mit seinen ausgedehnten Sümpfen und dicht bewaldeten Flächen vor, wenig verändert nur, seitdem Tacitus im 1. Jahrhundert in seiner *Germania* das Wissen der Zeit über Land und Leute bündelte und zu dem Schluß kam, daß die Land-

schaft Germaniens als „im ganzen doch schaurig durch ihre Wälder oder durch Sümpfe entstellt“ anzusehen sei und insgesamt ausgesprochen „niederdrückend“ wirke.

Auch nach einer ersten Rodungsperiode im frühen Mittelalter gab es noch lange undurchdringliche Urwälder², durchfurcht nur von wenigen unwegsamen Straßen, bevölkert von wirklichen und eingebildeten Feinden (Räuber, wilde Tiere, Dämonen, Zauberer und Hexen aller Art). In den Augen des mittelalterlichen Menschen war der befestigte Ort eine Insel der Sicherheit, der geordneten Beziehungen, des gleichartigen Gangs des Alltäglichen, der rhythmisierten Wiederholung der Ereignisse. Hier ist die Welt ein für alle Mal *fertig* - das Reich unzerstörbarer Harmonie und des vollkommenen Gleichklangs. Die Stadt schließt alles ein, was *gut* ist und *würdig*. Sie ist eine Stätte, die das Recht schützt, und Recht gibt es nur für den, der eine Stätte, ein Statt-Geben hat. Recht haben ist ein Privileg dessen, der in der ummauerten Stadt lebt, im Gegensatz zur Masse der Ausgeschlossenen, denen, die am Stadtrand, im Niemandsland außerhalb der Mauern angesiedelt sind. Die Stadt ist dem Stadtrecht nachgeordnet, geradezu eine *Erfindung* des Stadtrechts. In den Krieg ziehen hieß nicht von ungefähr eine militärische Campagne (= Land); „risen“, das mittelhochdeutsche „Reisen“, meinte vor allem den Aufbruch zum Kriegszug, wie über Jahrhunderte, auch bei den sprachverwandten Nachbarvölkern, immer das mehr oder weniger unfreiwillige Verlassen der Heimat und der Aufbruch in eine unheimliche Fremde gemeint war, wenn man vom Reisen sprach. Die Stadt zu verlassen, den Ort zu wechseln, bedeutete, seinem Untergang entgegenzugehen, und dies für die Ewigkeit: *ubi stabilitas, ibi religio*. Frömmigkeit war ein stationärer Glücksfall.

Der Dynamismus des 12. Jahrhunderts verursacht radikale soziale Umbrüche, die ihrerseits einen beachtlichen Teil der Gesellschaft auf die Straßen werfen: Massen von Kaufleuten, Handwerkern, Meistern und Gesellen, Gelehrten, aber auch Bauern, Kolonisatoren und Armeen von Kreuzfahrern, Pilgern und Bettelmönchen. Dennoch, das ansonsten *dynamische* 12. Jahrhundert hält unbeirrt am orthodoxen Wert der Beständigkeit, der Tradition, der Dauerhaftigkeit fest. Der *gyrovagus* (Vagabund) bleibt ein Geächteter und noch Bernhard von Clairvaux bekräftigt in seinem Pariser Gelübde den *stabilitas loci* als den einzigen Ort, der ein frommes Leben ermöglicht.

Die Kunst des Mittelalters ist geradezu eine Apotheose der Festigkeit und Unbeweglichkeit, ihre Darstellungen der Bewegung, Begeisterung, ja Extase sind im Moment erstarrt, zum ewig unveränderlichen Zustand erfroren. Selbst die gotische Kathedrale, die die Totalität des Lebens in einer absoluten und erhabenen Synthese inkarnieren soll, integriert nur, was einen Ort in der Architektonik der Existenz aufweisen kann. Der Rest ist ihr verloren.

Das Hochmittelalter lebt mit dem Paradoxon großer Mobilität und der gleichzeitigen Entwertung gerade jedes Ortswechsels. Der Widerspruch geht auf im dem allen gemeinsamen Ziel, den Namen Christi zu preisen und das eigene Seelenheil sicherzustellen. Die höchsten Ziele für die mittelalterlichen Wallfahrten sind Jerusalem, Rom und Santiago de Compostela, die vermeintliche Begräbnisstätte des Apostels Jacobus. Gehüllt in eine weite, braune oder graue Kutte, die nachts als Decke dient, mit breitem Kragen, einen breitkrempigen Hut, der vor Sonne und Regen schützt, einer Flasche (meist mußte ein aus- . gehöhlter Kürbis oder eine Tierblase genügen) am Gürtel und einem Felleisen (Vorratssack) auf dem Rücken macht sich der Pilger auf den Weg, dessen Mühen zu bewältigen sich ein langer, schlagwaffenähnlicher Stab mit Knauf bewährte und schon bald zur *Pilgerausrüstung* gehörte.

Aber den Herrn preisen auch die Kreuzfahrer, die von Zeitgenossen kaum anders denn als bewaffnete Wallfahrer betrachtet werden. Dem mittelalterlichen Menschen ist tatsächlich durch die prinzipielle Übereinstimmung der heiligen Symbole ein Kreuzzug gegen die Ungläubigen und eine Pilgerfahrt ins Heilige Land in einem universellen Sinne derselbe Weg. Er ist die VIA REGIA, der *Königsweg*.

In auffälligem Kontrast zur sozial sanktionierten Unbeweglichkeit befinden sich die Vertreter des gerade aufkommenden Standes der Geistesarbeiter. Der Intellektuelle transzendiert die Verhältnisse, auch die eigenen, er muß den Horizont der gesicherten, Allgemeingut gewordenen Erkenntnis verlassen, sich vom Ort der eingesperrten Bedeutungen und des festgelegten Sinns lösen. Die essentielle Funktion des philosophischen Diskurses ist das Durchbrechen aller Grenzen, die stete Erweiterung des Horizonts der Erkenntnis. Philosophie hat keinen Ort, sie ist unmittelbar an den Weg gebunden und wer sie leben will, muß sich auf den Weg machen. Für den mittelalterlichen Intellektuellen impliziert Erkenntniswille den Zwang, auch die topographischen Grenzen der jeweiligen Wahrheit zu überschreiten, den befestigten Ort, das Kloster, die Zelle zu verlassen und sich auf den Weg in die Fremde zu machen. Ihm gilt: *ubi pedes, ibi patria*. „Die Philosophie braucht ein fremdes Land.“ (Johannes von Sa-

lisbury) Nicht zufällig tritt der Typus des Intellektuellen zuerst mit dem 12. Jahrhundert in Erscheinung. Die intellektuelle Revolution des Mittelalters wird fast ausschließlich von *Fremden* verwirklicht.

II

Ist der Weg an sich eine fundamentale religiösmetaphysische Metapher des Abendlandes, so nimmt die VIA REGIA als konkretes, steingewordenes Symbol im Repräsentationssystem der mittelalterlichen Kultur einen besonderen Platz ein. Ihre Anfänge verlieren sich im Nebel der geschichtlichen Überlieferungen. Erst mit der ökonomischen Explosion im 11. Jahrhundert widmet man der Beschaffenheit des Straßennetzes größere Aufmerksamkeit und folglich setzen auch erst mit dieser Zeit die mehr oder weniger gesicherten *Verkehrsinformationen* ein. Die wichtigsten Handelswege werden nun ausgebaut, gangbarer, auch sicherer, allmählich entwickelten sie sich zu der Infrastruktur, die den ökonomischen und politischen Interessen der herrschenden Schicht nötig ist. Dabei greift man vorzüglich auf das von den Römern begonnene Wegesystem zurück, eine, wenn man so will, militärische Rennbahn, ausschließlich dazu da, die vergleichsweise geringe Truppenstärke durch eine allen potentiellen Gegnern weit überlegene Mobilität zu kompensieren. Den Römern selbst wurde die strategische Qualität ihrer Straßen zum Verhängnis, beförderten sie doch Scharen germanischer Eindringlinge, die, hatten sie die Grenzbefestigungen erst genommen, geradezu zum schnellen Vormarsch ins Herz des Imperiums eingeladen wurden, denn alle Wege führen, wie man weiß, nach Rom. Auf dem späteren deutschen Territorium hat das römische Straßennetz naturgemäß seine größte Dichte und höchste Qualität eher im rheinischen Raum, gen Osten kennt das römische Itinerarium kaum noch Wege, geschweige denn eigens angelegte. Der deutsche *Straßenbau* des 11. bis 13. Jahrhunderts ist also in den Ostgebieten (etwa östlich der Linie Hamburg-Magdeburg-Halle-Jena-Bamberg) gezwungen, die Bewegung der *Germanisierung* und Kolonisierung von West nach Ost mit- bzw. noch einmal nachzuvollziehen, womit gleichzeitig die Ostmarken fester ans Reich gebunden werden.

Die in dieser Zeit zu einem erklecklichen Wegesystem ausgebesserten und ausgebauten Straßen stehen unter dem besonderen Schutz des Kaisers, auch Königsbann genannt. Im öffentlichen Landfrieden zählt man sie zu den Regalien, „regalia .sunt hec: vie publice“ (Barbarossa). Für die Sicherheit auf den Königswegen wird eine Art Schutzpolizei eingerichtet. In regelmäßigen Abständen finden sich entlang der VIA REGIA Gelaidthäuser, die als Unterkünfte für die Gelaidtsmannen dienen. Der König kann zwar ganze Straßen oder Teile derselben als Lehen vergeben, doch wird damit die besondere Schutzverpflichtung nicht aufgehoben. Gegenüber den gewöhnlichen Straßen, wie den viae vicinales (Landwege) und den viae pastorales (Kirchenwege), zeichnet sich die VIA REGIA neben ihrer größeren Sicherheit vor allem durch ihre Breite aus: „des konings strata sal sin also breit, dat en wagen sal rumen deme anderen gerume möge“, beginnt die vom sächsischen Ritter Eike von Repkow um 1225 verfaßte erste *Straßenverkehrsordnung*. Die Leistungsfähigkeit des römischen Straßensystems, vor allem als Nachrichten- und mithin Kommunikationssystem verstanden, wird allerdings noch lange nicht erreicht werden.³

Die VIA REGIA entwickelt sich allmählich zu einem praktischen und relativ sicheren Straßensystem, aus dem später die Nationalstraßen, die einzigen mit Basaltsteinen versehenen Wege, hervorgehen werden. Sie ist ein Symbol der Ordnung und der Macht, die sie erbaute und die sich um ihre Erhaltung bemüht. Wer sie einschlägt ist gewiß, an sein Ziel zu gelangen, treu dem Bibelwort „Dies ist der Weg; den geht! Sonst weder zur Rechten noch zur Linken!“ (Jesaja, 30.21). Die VIA REGIA wird mehr und mehr zum begradigter Weg, zu einer linearen Rodung mit der Funktion des militärischen Glacis'. Rein instrumental will sie mit dem Land, das sie durchquert nichts zu tun haben, sie sucht die geometrische Abstraktion, die Einförmigkeit, die Einlinigkeit. Die VIA REGIA ist eine Straße, die ein verbindliches Ziel angeht, einem Endpunkt zustrebt - sie ist im Prinzip repetitiv, führt tendentiell nur in eine Richtung und stirbt mit dem Erreichen ihres Endzieles. Ihr Horizont ist die Liquidation des Weges. Die Infrastruktur der VIA REGIA ist, wenn man so will, das *statische* Fahrzeug, auf dem sich das dynamische Fahrzeug bewegt. Ihrem Wesen nach ist sie ein fester, unveränderlicher Zustand. Die VIA REGIA ist eigentlich ein Ort.

Eine der wichtigsten Routen der VIA REGIA ist der Weg von Mainz über Frankfurt, Fulda, Eisenach, Erfurt nach Leipzig, die sogenannte „Hohe Straße“. Über deren Früh-Geschichte läßt sich nur spekulieren. Erste Kunde von einer Straße, die thüringische Kaufleute durch den Thüringer Ur-Wald⁴ über Fulda nach Mainz führt, erhalten wir 744 von Sturm, dem Gründer des Fuldaer Klosters.

Es handelt sich vermutlich um jenen alten Handelsweg, den schon die Hermunduren (wenn man so will die Ahnen der Thüringer und, nebenbei bemerkt, der einzige *offiziell* mit den Römern Handel trei-

bende germanische Stamm) benutzten, um ihre Waren aus dem unzugänglichen Germanien an die römischen Handelsplätze am Limes zu bringen. Es ist möglicherweise auch der Weg, den 741 Bonifatius einschlug, als er sich auf den Weg nach Erfordia machte. Bestätigt wird Sturm 801 durch ein Kapitular Karls des Großen, in dem von einer über Eisenach führenden „Sächsischen Hochstraße“ berichtet wird.

Der von nun an häufiger auftretende Terminus „Hohe Straße“ begründet sich mit der Streckenführung des Handelsweges: Sümpfe, Flüsse und die Unübersichtlichkeit des Geländes erzwingen die vorzügliche Nutzung von Höhen und Bergen. Auch meidet man die Talsohlen gewöhnlich, weil der Zusammenhang zwischen dem Auftreten von Malariaerkrankungen und den stehenden Gewässern sumpfiger Gegenden nicht unentdeckt blieb, ohne jedoch die Mücke als Krankheitsüberträger überführt zu haben. Erst später verlegt man die meisten Passagen in die trockengelegten Täler und weicht nur noch ausnahmsweise in höhere Lagen aus, bei Unwettern etwa. Der Name „Hohe Straße“ aber ist, neben einer großen Zahl anderer, der bekannteste geblieben.⁵

EXKURS THÜRINGEN: LITERATUR ON THE ROAD

Kulturgeographisch gehören die Wege zum Kommunikationssystem, das die Kulturzentren wie die Regionen miteinander vernetzt. Eine Region definiert sich wesentlich über die Verbindungen, die Import- und Exportwege, die sie mit ihren Nachbarn unterhält.

Unter dem Aspekt der Verkehrsräumlichkeit stellt die Region Thüringen den europäischen Durchgangsraum des Mittelalters par excellence dar. Um 1200 bildete der Hof des Thüringer Landgrafen Hermann I. in Eisenach zweifellos das kulturelle Gravitationszentrum Mitteleuropas. Die mit dem Thüringer Hof in Verbindung gebrachten Dichtungen etwa tragen fast ausschließlich den Charakter von Importgut: Heinrich von Veldekes Aeneas' Roman Eneide wurde nach einer öffentlichen Lesung am Hofe der Gräfin Margarethe, die das noch unfertige Manuskript von Heinrich geliehen hatte, 1174 im niederrheinischen Kleve durch einen Gast, den Grafen Heinrich Raspe, gestohlen und nach Thüringen gebracht. Der Autor mußte 1183 nachreisen, um seinen Vers-Roman beenden zu können: Pfalzgraf Hermann von Sachsen (der spätere Landgraf Hermann I. von Thüringen), ein Bruder des inzwischen verstorbenen Grafen Heinrich Raspe, hatte das unvollendete Manuskript *geerbt* und den niederrheinischen *Star-Autor* auf die Neuem bürg an der Unstrut eingeladen. Heinrich von Veldeke folgte dem Ruf und arbeitete wohl bis 1188 am *Eneit* - ein Meilenstein der deutschen Literatur und der Beginn des fruchtbaren Mäzenatentums Heinrichs I.

Wolfram von Eschenbach war häufiger Gast am *Musenhof* Hermanns I.: um 1200 während der Arbeit am *Parzival* war er wahrscheinlich erstmals in Eisenach und 1204-8, in der Zeit des sagenumwogenen Sängerepöses, wohl ebenfalls. 1212 erhielt Wolfram vom „lantgräf von Dürngen Herman“ den Auftrag für ein - Willehalm-Epos, dessen Stoff aus Südfrankreich stammt und durch Wolfram gewissermaßen in literarisch veredelter Form nach Böhmen (Ulrich von Türlin) weitergegeben wurde.

Der Hof Hermanns I. war, darüber informieren uns Walther von der Vogelweide und Wolfram von Eschenbach zuverlässig, nicht der Ort poetischer Meditation. Beide Autoren kritisierten die für Zeitgenossen (etwa 1206) mehr als großzügige Hofhaltung („wâriu milte“, um es mit Wolfram vorsichtig zu formulieren) des Landgrafen und zeichnen damit implizit ein beredtes Bild der unruhigen und betrieb-samen Atmosphäre des Verkehrsknotenpunktes Eisenach, quasi ein Kontrastprogramm zum Vogelgezitscher und Quellgemurmel des locus amoenus:

Der in den ôren siech von ungesühte sí,
daz ist mín rât, der lâz den hof ze Dürngen frî:
wan kumet er dar, dēwâr er wirf ertoeret.
ich hân gedrunge unz ich niht mē dringen mac.
ein schar vert ûz, diu ander in, naht unde tac.
grôz wunder ist daz iemen dâ gehoeret.
(Walther von der Vogelweide)

Bekanntestes, wenngleich alles andere denn wissenschaftlich gesichertes Ereignis des literarischen Mittelalters im deutschsprachigen Raum war der Wartburgkrieg, angemessen zivil wohl eher: der Sängerepos am Hofe Hermanns I. um 1206/ 7. Das *Fürstenlob* der sechs (andere meinen vier) wetteifernden Sänger, wie auch die Herkunft der Dichter selbst, verbürgt immerhin Interregionalität: Wolfram

von Eschenbach (Franken), Walther von der Vogelweide (Südtirol), Reinmar von Zweter (Schwaben), der („tugendhafte Schreiber“) Heinrich von Weißensee (Thüringen) und die Eisenacher Bürger Heinrich von Offerdingen und Biterolf besingen in ihren Liedern den Herzog von Österreich, den König von Frankreich, den Landgrafen von Thüringen und den Grafen von Henneberg.

Die Idee des Wettstreits überhaupt wie auch deren Inhalt setzt wie selbstverständlich die Existenz von Verkehrsbeziehungen zu den mitteleuropäischen Nachbarn voraus. Verstärkt wird der verkehrsregionale Aspekt jenes literarischen Großereignisses noch dadurch, daß zur Fortsetzung und Entscheidung der Veranstaltung erst ein Juror herangeholt werden mußte: Heinrich von Offerdingen, so will es die Sage, machte sich auf den Weg nach „Ungarlant“, den weithin berühmten Sänger Klingsor für die ehrenvolle Aufgabe zu gewinnen. Bis zu ihrer gemeinsamen Ankunft in Eisenach verging immerhin ein Jahr! -nur im Spruchgedicht besitzt Klingsor die ungeheure Zauberkraft, diesen Weg in einem Tag zurückzulegen.

Ausgelöst wurde das Spiel übrigens erst durch die Koinzidenz von *literarischer Bewegung* und dem Handelsverkehr: ein herumziehender Krämer bot anstelle von Waren Rätsel feil.

Freilich muß unbestritten bleiben, daß der künstlerischen Produktion der räumliche Aspekt sekundär war und ist, Wege und Orte sind der Kunst nicht substantiell, wohl aber Akzidentien. Was dem Raumaspekt dennoch gewissermaßen materielles Gewicht verleiht, ist die Tatsache, daß der Austausch und die Verbreitung von Nachrichten mittels eines unsicheren, schlecht ausgebauten und nur grobmaschigen Wegesystems ein äußerst zeitraubender und kostenaufwendiger war, ja daß es für Schriftstücke, wenn es sich nicht zugleich um Botschaften von äußerster Wichtigkeit handelte, nicht einmal ein eigenes Übermittlungssystem gab - sie wurden Reisenden oder Reisegruppen (aus Kosten- und Sicherheitsgründen die übliche Reiseform) mitgegeben. Über größere Entfernungen hinweg konnte dies nur auf sehr wenigen Wegen geschehen (die Erforschung von literarischen Verbreitungs- und Einflußgebieten, mithin die Rezeptionsgeschichte, kommt ohne die Zuhilfenahme eines synchronen Itinerariums kaum aus). Auch in dieser Hinsicht steht die VIA REGIA für den Königsweg.

REGLOS BEWEGT

Durch die Telerevolutionen der Rundfunk- und Fernsehtechnik und durch die Computerisierung kommt neuerdings alles an, wohin immer man will, ohne daß man noch abreisen müßte. Mit der Übertragung in *Echtzeit* beginnt das Anderswo hier und jetzt. Wir leben in der Ära der verallgemeinerten Ankunft. Zeit gewinnen bedeutet heute, die Welt verlieren. Mit der Lichtgeschwindigkeit beginnt die absolute Bewegungslosigkeit - die Leichenstarre. Das Fernsehgerät ist längst zum Terminal der andauernden Ankunft der Bilder geworden. Der *verkabelte Fernseher* ist der neue Neue Mensch - ein Höhlenbewohner, zur Unbeweglichkeit im heimischen Wolkenkuckucksheim verurteilt, „die Augenlider weggesprengt“ (Heiner Müller) zum Autisten in möbliertem Koma verkümmert. Als Bewegung nimmt er nur noch jene 24 Bilder pro Sekunde wahr, die ihm der Bildschirm liefert⁶. Die Eigenbewegung reduziert sich auf den Wechsel der Sitzgelegenheiten - von der Fernsehcouch zum Autosessel. „Jeder fühlt jetzt die Gefahr. Merken wir uns im Vorübergehen, daß man schon seit manchem Jahre die Freude am Leben vergessen hat (die brave, uralte Freude, gemütlich ein Bein vor das andere zu setzen)“ (Le Corbusier).

Das Pendeln zwischen Haus und Platz, oikos und agora, zwischen privater und öffentlicher Sphäre ist die Bewegung des politischen Bewußtseins, und das ist immer, sagt Hegel, unglücklich, denn ein politisches Paradies gibt es nicht. Man geht in die Welt hinaus, um sie zu erobern, statt dessen aber verliert man sich in ihr. Dann geht man, heim, um sich wiederzufinden, doch dabei verliert man die Welt.

Wir aber müssen nicht mehr ausziehen, die Welt zu erobern, sie kommt via Fernsbild (unserer Bildschirm-Agora) ungeladen in die gute Stube und *erspart* uns alles Politisieren. Es gibt heute keine Pendelbewegung mehr, der öffentliche Raum ist verschwunden und durch das öffentliche Bild ersetzt worden, anstelle des forums sind heute Ätherwellen und Kabel - das forum ist Museum, ein Neues Forum Geisterbeschwörung; den Raum der Politik nimmt die Kontemplation von Immateriellem ein. Die Pendelbewegung hat sich in ein binäres Oszillieren verflüchtigt. „Man zählt die Welt mit Null und Eins. Das ist bezeichnend genug.“ (Botho Strauß) Die sensomotorische Kompetenz konstruiert allererst die jeweilige Wirklichkeit - ohne Bewegung keine Wahrnehmung, oder, wie es Humberto Maturana formulierte, „wir sehen mit unseren Beinen“. Trägheit bedeutet immer Stillstand des Denkens: Inertie (= in-art = Un-Kunst). Eine immobile Vernunft drängt es nach der Bestätigung ihrer Existenz in hy-

perbolische Ausbrüche, die allgemeine Reglosigkeit der Subjekte entlädt sich auf unseren Straßen in der Simulation ungehemmter Beweglichkeit - moveor ergo sum.

In den Gärten von Akademos stiftete der Fußmarsch eine langsame Annäherung an einen sinnvollen Zusammenhang zwischen den Elementen der durchschrittenen Welt. Der Kontrast zwischen dem wandelnden Philosophen der Akademie und dem gehetzten Reisenden kann nicht drastisch genug gedacht werden. Zwischen 5 und 150 km/h ist die Deutlichkeit des vorbeihuschenden Bildes radikal verschieden, die Bedeutungen werden ineinander geschoben, sie werden zum Flimmern und führen zum vorübergehenden Erblinden. Der heutige Reisende ist immer blinder Passagier. Die schnelle Bewegung hat die Erfahrung des durchquerten Raumes mit Eis überzogen, die Tatsachen haben sich aufgelöst. Die Geschwindigkeit macht Schluß mit den Bedeutungen, indem jede Wahrnehmung von der Hyper-Durchdringbarkeit des Raumes verschluckt wird: „Das Verschwinden der Einzelheiten der Welt im Flimmern der Geschwindigkeit“.(Paul Virilio)

Was wir einmal Fortbewegung nannten, meinte die Dreierheit aus Abfahrt - Reise - Ankunft. Mit den Transportrevolutionen durch den Flugverkehr und die Hochgeschwindigkeitszüge tendiert Fortbewegung heute zur Zweierheit Abfahrt - Ankunft, es gibt keine Reise mehr. Rasende Vehikel durchbohren eine Wirklichkeit, die für den komfortabel verpackten Passagier alle visuelle, taktile oder akustische Qualität verloren hat. Die ersten Eisenbahnreisenden haben noch ein Gespür für die Magie der Geschwindigkeit, für sie ist das Guckfenster noch eine Laterna Magica des Umsturzes in der Ordnung der Perzeption, gleichsam scheint die Dynamik dem Wahn verschwistert und die Vernunft ihrerseits der Statik. „Die Schnelligkeit ist unerhört, die Blumen am Wege sind keine Blumen mehr, sondern Flecken oder eher noch rote und weiße Striche, keine Punkte mehr, nur noch Striche.“ (Victor Hugo)

Die unerträgliche Leichtigkeit der Geschwindigkeit durchdringt alles, sie vereinzelt, zersetzt und läßt von der Welt nichts übrig als ein „Häuflein aerodynamischer Asche“ (Blaise Cendrars) Der Geschwindigkeitskonsument inhaliert den Raum durch die Windschutzscheibe, mit durchgetretenem Gaspedal fährt er ins Herz der Einsamkeit, eingehüllt ins Glück der Kontemplation. Die allgemeine Automobilisierung der Gesellschaft führt zum allgemeinen Autismus, im Automobil wird jeder zum Autokommunikator. Hier reduziert sich Weiterfahrt auf das sphärische Viereck der Windschutzscheibe: ein Ansaugen an den Horizont, wo die Sicherheitslinien der Straße rasend in einen Blick tropfen, der unersättlich das All austrinkt. Ihren Höhepunkt erreichte die Verklärung der Geschwindigkeit als Inbegriff technischen Fortschritts im Futurismus, der die „Lokomotiven“ seiner „Phantasie auf gut Glück losjagt“ (Filippo Tommaso Marinetti) und unvermittelt im Faschismus ankommt. „Die künftigen Tage sind da vor mir, starr, gerade und parallel wie die von den Heeren meiner Wünsche gut angelegten Militärstraßen!“ (Marinetti)

Schnelligkeit ist längst zur Droge für Spießler geworden, restlos kanalisiert in einem System von Versicherungen, Leitplanken und Knautschzonen. In der gesellschaftlichen Geschwindigkeitsmanie finden keine Begegnungen mehr statt, nur noch Zusammenstöße. Wie Kafka voraussah, setzt der Reiz der hohen Geschwindigkeit die Identität zugunsten der Konformität herab. Am Ende legt die Kinetik dem Auge eine Uniform an. Die Einlinigkeit und Einförmigkeit begleiten die Eroberung des neuen und letzten Kontinents, des Kontinents der Geschwindigkeit.

Wir fahr'n, fahr'n, fahr'n auf der Autobahn,
Die Fahrbahn ist ein graues Band,
Weiße Streifen, grüner Rand.
Wir fahr'n, fahr'n, fahr'n auf der Autobahn,
Jetzt schalten wir das Radio an,
Aus dem Lautsprecher klingt es dann:
Wir fahr'n, fahr'n, fahr'n auf der Autobahn.

(Kraftwerk)

Für den schönen Optimismus der Moderne, „Verkehr ist Zivilisation“ (Rudyard Kipling), bedeutet der Sieg über die Tyrannei der Entfernung die Erfüllung. Bis zum heutigen Tage identifizieren wir die Auflösung von Enklaven mit dem Fortschritt, bekämpfen wir Isolationismen als unerträgliche Repressionen, als widernatürliche Einschließungen.

Fremd, wie aus einer anderen Welt, klingt uns das Lamento des Pariser Bürgers Heinrich Heine von 1843 ob der Liquidation des Raumes: „Durch die Eisenbahn wird der Raum getötet, und es bleibt uns nur noch die Zeit übrig. Hätten wir nur Geld genug, um auch letztere anständig zu tödten! Mir ist als kämen die Berge und Wälder aller Länder auf Paris angerückt. Ich rieche schon den Duft der deutschen Linden; vor meiner Thüre brandet die Nordsee.“

Immerhin scheint sich die Hoffnung auf eine technisch vermittelte Unmittelbarkeit erfüllt zu haben. Unsere Vehikel dienen deutlich dem Zweck⁸, den Zustand vor der Vertreibung aus dem Garten Eden wiederherzustellen, den Zustand also, in dem nichts abwesend, vielmehr alles da ist. Eine Geheimmaxime unseres heutigen Daseins scheint der Kampf gegen Raum und Zeit: „Was immer Dauer erfordert, dauert zu lange. Was immer Zeit beansprucht, beansprucht zu viel Zeit. Nichts als Vergeudung, der Raum! Und nichts als Zeitverlust, diese Zeit! Die Antiquiertheit von Raum und Zeit" (Günther Anders) Aber haben wir wirklich eine Ahnung, was dieser Globus bedeutet, wenn alles in Reichweite zusammengeschoben ist, wenn die Küste des Pazifik näher liegt als das Ufer der Spree von jemandem, der in Pankow wohnt, wenn uns das Überschallflugzeug erlaubt, jede beliebige Momentaufnahme der Welt zu machen, wie vordem der Fotoapparat, wenn uns der Platz am Ende der Straße, der zu Fuß in zehn Minuten zu erreichen ist, ebenso nah oder fern ist wie Peking? „Worauf werden wir warten, wenn wir nicht mehr warten müssen, um anzukommen ... ?" (Virilio) Die Jet-Society praktiziert den alltäglichen Leerlauf um den Globus.

We know where we goin',
But we don't know where we've been
And we know what we're knowin'
But we can't say what we've seen
We're on the road to nowhere
Come on inside
(Talking Heads).

Anmerkungen

- 1 Von einer wirklichen Konsolidierung der Verhältnisse und Strukturen kann man wohl erst mit der Wiedereinsetzung des Römischen Rechts (16. Jahrhundert) sprechen; wenn man so will, markieren unter dem Aspekt der Bewegung das 7., 11. und 16. Jahrhundert Anfang, Höhepunkt und Ausgang des Mittelalters.
- 2 Bekanntlich sieht Canetti im Wald das deutsche Nationalsymbol schlechthin: „der Deutsche sieht sich gern im Wald. Er sucht den Wald, in dem seine Vorfahren gelebt haben, noch heute gern auf und fühlt sich eins mit Bäumen". Canettis These ist ein Faszinosum jener Art, von der Leo Löwenthal meinte, theoretisch unhaltbar setzten sie sich pragmatisch doch immer wieder durch, was nicht zuletzt durch den inzwischen zum Internationalismus gewordenen Begriff „Waldsterben" bestätigt zu werden scheint.
- 3 Im ersten vorchristlichen Jahrhundert erhält Cicero in Rom vier Briefe aus Britannien, drei sind 27 und einer 34 Tage unterwegs; im 12. Jahrhundert dauert der Postweg von Canterbury nach Rom sogar um die 45 Tage, ein Eilbrief immerhin noch 29.
- 4 Im 8. Jahrhundert dürfte die mittlere Bevölkerungsdichte in Deutschland etwa vier Einwohner je Quadratkilometer betragen haben, im dichtbewaldeten und noch nahezu unerschlossenen Thüringen waren es sogar nur
- 5 Andere Namen sind: via publica, via plebeia, folcweg, diotuvec, via militaris, heristrata, heriwec, heergasse, strata regia, chuningeswec, riches strasze, Reichsstraße, fryhe strosze, Hohe Straße, die Straße.
- 6 „Die Photographie ist die Wahrheit und das Kino ist 24mal die Wahrheit in der Sekunde", so Jean-Luc Godards Held Forestier in dem Film Der kleine Soldat (Frankreich 1960). „Ein Kinowitz" konstatiert 30 Jahre später Peter Greenaway.
- 7 „Die metallenen Zügel lasse ich / schleifen . du schießt / trunken in das befreiende All / Hurra! Nichts bindet mich mehr / an die unreine Erde !", Filippo Tommaso Marinetti, An meinen Pegasus (1905)
- 8 Die Funktion unserer Fortbewegungsgeräte strahlt gewissermaßen auf dieselben zurück und bewirkt eine Epiphanie der Vehikel: „Das Automobil ist schöner als die Nike von Samothrake." (Filippo Tommaso Marinetti)

DER AUTOR

Jürgen Paasch ist Literaturwissenschaftler, Dramaturg und freier Autor

Erschienen in:

VIA REGIA – *Blätter für internationale kulturelle Kommunikation* Heft 14/ 1995,
herausgegeben vom Europäischen Kultur- und Informationszentrum in Thüringen

Weiterverwendung nur nach ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers

Zur Homepage VIA REGIA: <http://www.via-regia.org>