

## 1909: De cultus van de snelle machine [fragment]

*Het moet gezegd dat [...] automobilititeit een ziekte is, een geestelijke ziekte. Een ziekte met een mooie naam: snelheid. [...] [De mens] kan niet langer blijven stilstaan, hij huivert, zijn zenuwen zijn tot het uiterste gespannen, vol ongeduld gaat hij er weer vandoor zodra hij ergens is gearriveerd. Want daar is het niet zoals elders, elders, elders... - Octave Mirabeau, La 628 E-8, 1910*

'Ik ben alleen. Ik zie geen hand voor ogen. Ongeveer tien minuten lang ben ik elk oriëntatievermogen kwijt. Het is heel merkwaardig: hier boven het Kanaal zweven, zonder begeleiding, zonder kompas. Mijn handen en voeten rusten zachtjes op de hendels. Ik laat het vliegtuig zijn eigen koers bepalen. En dan, twintig minuten na het verlaten van de Franse kust, zie ik de kliffen van Dover, het kasteel, en iets verder naar het westen de plek waar ik eigenlijk had moeten landen.'

Enkele minuten later, om 5.13 uur op de ochtend van zondag 25 juli 1909, landde de piloot op een golfbaan vlak bij Dover Castle. De Franse ingenieur Louis Blériot (1872-1936) was de eerste mens die het Kanaal over was gevlogen. Hij mocht de beloning van duizend pond die door de *Daily Mail* was uitgelooft, in ontvangst nemen. De oversteek had eenendertig minuten geduurd. Nadat hij zijn leren vliegenierspet had afgezet en uit de cockpit van zijn eigenhandig gebouwde machine was geklauterd, waarbij hij extra voorzichtig was geweest met zijn rechtervoet, die bij een vlucht een maand daarvoor zware brandwonden had opgelopen (de luchtvaartpionier had al meer dan vijftig ongelukken overleefd en zijn kleermaker moest zijn pakken speciaal toesnijden op zijn misvormingen), was hij gereed om de verslaggevers en de leden van de militaire erewacht te ontvangen, die op hem afkwamen gestormd zodra ze doorhadden waar hij was geland. Toen de eerste soldaten het vliegtuig bereikten, heette Blériot hen hartelijk welkom. 'Zou u zo vriendelijk willen zijn mij mijn krukken even aan te geven?' vroeg hij in het Engels. De vlucht over het Kanaal was een sensatie. De vliegenier werd in Dover door een enorme menigte onthaald. Later die dag maakte hij een triomftocht door het centrum van Londen, waar de machtige persmagnaat Lord Northcliffe hem zijn prijs overhandigde. Kranten over de hele wereld zetten de Fransman op hun voorpagina. 'Engeland niet langer een eiland!' jubelde *Le Matin*.

Blériots record was bijna voor zijn neus weggekaapt door zijn rivaal Hubert Latham, die acht dagen daarvoor had geprobeerd het Kanaal over te vliegen. Halverwege was Lathams motor er echter mee opgehouden en moest hij uit zee worden gevist. Maar Blériot was ondanks zijn verwondingen onvermoeibaar blijven doorzetten. Hij had zijn vlucht aanvankelijk gepland op 23 juni, maar toen had het slechte weer hem ervan weerhouden op te stijgen. Op de ochtend van 25 juni was hij 0014.35 uur alsnog naar zijn gammele vliegmachine gehinkt die hem naar de overzijde van la Manche moest brengen. Met zeventien liter brandstof aan boord trotseerde hij de tegenwind die het toestel bij het toch al beperkte zicht moeilijk bestuurbaar maakte. Een halfuur later zag hij tussen de wolken de beroemde witte kliffen voor zich opdoemen. Kort daarna raakten de twee fietswielen van zijn machine de grond en was de eerste mens die Groot-Brittannië door de lucht had bereikt, een feit.

Blériot was natuurlijk niet de eerste luchtvaartpionier - Otto Lilienthal was in Duitsland opgestegen, de gebroeders Wright in de Verenigde Staten, evenals verschillende andere minder bekende uitvinders - maar hij was de eerste die de symbolische mijlpaal van het gemotoriseerd vliegen boven open water en tussen verschillende landen haalde. Hij had aangetoond dat

vliegtuigen bij helder weer meer konden dan een paar honderd meter vliegen boven een groot veld, zoals de uitvinders van al die experimentele modellen hadden laten zien. Nu konden vliegtuigen echt worden ingezet als vervoermiddel.

## Geweldige mannen

Vliegen had glamour, het was gevaarlijk en onweerstaanbaar. De oude droom, de legende van de Griekse uitvinder Daedalus, was werkelijkheid geworden. De goden hadden Daedalus gestraft door zijn zoon Icarus een jeugdige dood te laten sterven door de was op zijn vleugels te laten smelten. Nu, bijna drieduizend jaar later, had de mensheid eindelijk een einde gemaakt aan het monopolie van Olympiërs en vogels in de lucht. De goden mochten dan nog altijd jonge piloten uit de lucht plukken en hen laten sterven in de vlammen van hun eigen bouwsels - in een nummer van het populaire Franse tijdschrift *Je sais tout* uit 1912 stond een indrukwekkend groepsportret van de tientallen vliegeniers die in de vijf jaar daarvoor bij testvluchten om het leven waren gekomen - maar de grens was geslecht. Vanaf dat moment was het de technologische vooruitgang, niet de mythologie, die de snelheid van de gebeurtenissen zou bepalen.

Niet alleen piloten oefenden een magische aantrekkingskracht uit op het grote publiek. Autocoureurs, rallyrijders en fietskampioenen groeiden uit tot volkshelden. Elke stap in hun loopbaan kreeg volop aandacht in de kranten. Elke week werden er nieuwe records gebroken. Racen was een van de obsessies van die jaren; snelheid was het favoriete roesmiddel. En er werd snelheid gemaakt, vooral in het sterk opkomende Duitsland, waarvan de ingenieurs vooropliepen in de wereld. Al op 28 oktober 1903 had de Duitse firma AEG een elektrische locomotief getest, die een snelheid van 210,8 kilometer per uur kon halen en daarmee het snelste voertuig ooit was. Nog maar een week daarvoor had het rivaliserende bedrijf Siemens een soortgelijke locomotief gebouwd, die een snelheid van 206 kilometer per uur had gehaald. In de loop van één generatie had het land zichzelf omgevormd van een versleten lappendeken van feodale staatjes tot een industriële reus, die het tegen elke partij kon opnemen. Duitsland had erfvijand Frankrijk verslagen, had koloniën verworven en was een echt Duits rijk geworden. Van de vlakke Pruisische zandgronden kwamen soldaten en bestuurders; het landelijke zuiden was uitgegroeid tot een wereldleider in de chemische industrie en de fabricage van precisie-instrumenten; de zeehavens in het noorden bulkten van de goederen van over de hele wereld en van de producten 'Made in Germany'; terwijl in het westen de grootste stedelijke agglomeratie van Europa, het Ruhrgebied, steenkool en staal voortbracht met een vaart die zijn burens ver achter zich liet. Deze ongekeerde expansie had het land in veel opzichten rijk gemaakt. Steeds meer mensen konden zich een middenklassebestaan veroorloven en hun zonen een vervolgopleiding buiten het beroepsonderwijs laten volgen. De Duitse banken pompten enorme sommen geld in het onderwijssysteem. De universiteiten riepen in de mens- en natuurwetenschappen de meest productieve en originele elite in het leven die de wereld ooit had gekend (Duitsland telde meer Nobelprijswinnaars dan welk ander land ook). Het land kende het dichtste netwerk van theaters en operahuizen, bibliotheken en musea plus een levendige handel in boeken en kranten. Met uitzondering van de Verenigde Staten was geen land er ooit zo snel zo op vooruitgegaan.

Met deze golf van ontwikkeling werd het verhogen van de snelheid ook steeds belangrijker: een algemeen bejubeld streven, een diepe angst, de polsslagen die het leven van miljoenen mensen bepaalde. De grote machines in de fabrieken van Krupp, de chemische fabrieken van Bayer en BASF, de elektronica-giganten AEG en Siemens en het sterk groeiende Daimler Benz hielden honderdduizenden mijnwerkers, ingenieurs, handarbeiders en voormannen aan de slag. Elke werkdag klokten zij in, werd hun productie geteld en hun tijd ingedeeld naar de wijzers van de klok en het gillen van de fabrieksfluit. Als mechanische poppen vervulden ze hun taken met

geestdodende regelmaat. Vrouwen in telefooncentrales zorgden voor snelle verbindingen tussen de vele knipperende contacten tegen de achtergrond van een voortdurend geroezemoes van stemmen. Secretariaessen namen met honderd woorden per minuut dictaten op van hun ongeduldige leidinggevend. De buizenpost schoot voorbij en de telefoon holde de hoffelijkheid van de schriftelijke correspondentie verder uit. Verlichte uithangborden en reclameboodschappen op enorme aanplakbiljetten flitsten aan het oog van de reiziger voorbij. De spoorwegen lieten zich er trots op voorstaan de mensen snel en vooral punctueel te vervoeren; in Berlijn reden sinds 1879 elektrische trams rond; de kranen in de haven van Hamburg voerden een zorgvuldig geklokte dans uit van in- en uitladen zonder een minuut te verliezen; de enorme wielen van de mijnschachten draaiden dag en nacht terwijl de ene ploeg na de andere de duisternis in werd getakeld. Voor de industriearbeiders was het bedreigende visioen van Charlie Chaplins Modern Times al werkelijkheid geworden voordat de latere filmster zijn kinderschoenen was ontgroeid.

De Messias van dit evangelie van tijdsbesparing op de werkplek heette Frederick Winslow Taylor (1856-1915), een Amerikaanse ingenieur die zijn leven wijdde aan het rationaliseren van arbeidsprocessen. Hij ontleedde de bewegingen van elke arbeider in de kleinst mogelijke eenheden en reorganiseerde het hele arbeidsproces vervolgens op de meest tijdsbesparende manier. Hij stamde uit een milieu van quakers en had een deel van zijn opleiding in Duitsland genoten. Tijdens de staalcrisis in de jaren tachtig van de negentiende eeuw had hij de arbeiders bestudeerd en was hij tot de conclusie gekomen dat de oude werkwijze - gestuurd door ambachtelijke vuistregels en zelfstandige beslissingen van de arbeiders - niet langer voldeed. Vanaf dat moment moest elke beweging wetenschappelijk worden bestudeerd en kregen managers de exclusieve verantwoordelijkheid voor de werkwijze en het werkrooster. 'Vroeger,' schreef hij, 'stond de mens op de eerste plaats. In de toekomst moet het systeem op de eerste plaats komen.' Alleen nauwgezette analyse kon het werktempo en de efficiëntie verhogen, stelde Taylor, die zijn verhaal illustreerde aan de hand van de ervaringen van een fictieve arbeider die hij geruststellend Schmidt noemde. Hij paste zijn principes toe in veel verschillende bedrijfstakken. Zo verhoogde hij de efficiëntie in een fietsenfabriek zodanig dat 'vijfendertig meisjes nu hetzelfde werk doen waar vroeger honderdtwintig meisjes voor nodig waren. Bovendien is de accuratesse van het werk bij deze hogere snelheid ook nog eens twee derde groter dan vroeger, toen er trager werd gewerkt.'

Henry Ford (1863-1947) was de eerste autofabrikant die inzag dat hij meer geld kon verdienen door honderdduizenden goedkope auto's tegen een lage prijs te verkopen aan mensen met een bescheiden inkomen dan een paar honderd dure auto's aan de rijken. Zijn meest revolutionaire inzicht was om de werkeenheid naar de geschikte arbeider toe te transporteren in plaats van gespecialiseerde arbeiders naar elke werkeenheid toe te halen. De lopende band was geboren. In 1908 kostte een T-Ford acht-honderdvijfentwintig dollar en daarmee kwam voor het eerst een betaalbare auto voor de grote massa beschikbaar, vooral toen efficiëntieverhogingen in de fabriek meteen resulteerden in prijsdalingen. In 1916 ging een T-Ford van de hand voor driehonderdzestig dollar. Alles aan deze auto's was erop ingesteld de snelheid te maximaliseren en de productie zo efficiënt mogelijk te laten verlopen. Zelfs de zwarte verf was uitgekozen omdat die het snelst droogde. 'De klant kan elke kleur auto kiezen zolang het maar zwart is,' merkte Ford op. Het is grappig te bedenken wat er zou zijn gebeurd als roze verf toevallig sneller had gedroogd.

De ideeën van Ford en Taylor vonden voor 1914 nog niet breed ingang in Europa, maar ze werden verhit bediscussieerd. Het 'taylorisme' werd voor werkgevers synoniem met efficiëntie en voor vakbondsmensen met gemechaniseerde uitbuiting. De laatsten verzetten zich met hand en tand tegen elk tayloristisch initiatief. Toch voelden vooruitziende Europeanen zich sterk aangetrokken tot de Amerikaanse manier van werken en leven en oriëntatie op het nu. 'De geschiedenis, dat is allemaal onzin. Allemaal traditie. Wij willen geen traditie. Wij willen leven

in het nu en de enige geschiedenis die er ene moer toe doet, is de geschiedenis die we vandaag schrijven,' had Henry Ford uitgeroepen. Met het oog op de bekrompen samenlevingen en instellingen in Europa vertrokken enkele van de meest vernieuwende geesten van het continent - onder wie de autofabrikant Louis Renault, de latere Oostenrijks-Hongaarse staal-magnaat Karl Wittgenstein en de architect Adolf Loos - naar de Verenigde Staten om daar met eigen ogen te zien hoe een samenleving zonder de ballast van traditie functioneerde. Ze keerden terug naar huis in de volle overtuiging dat Europa moest worden gestroomlijnd, afgestort en flink wat versnellingen hoger moest gaan functioneren.

Snelheid was een alledaagse lichamelijke ervaring geworden. De fiets ging vier keer sneller dan een voetganger en voerde zijn berijder weg van de beperkingen van zijn eigen leven en naar het platteland, weg van de zitkamer en naar een leven vrij van sociale conventies. Moralisten spraken zorgelijk over de uitwerking van dit anarchistische gevaarte op de publieke moraal, vooral voor vrouwen wanneer die vrolijk voorttrapt nadat ze hun korset hadden afgedaan en meer praktische kleding hadden aangetrokken, zoals een broek. Tegelijkertijd waarschuwden wetenschappers op ernstige toon dat de opwindende van het fietsen en hun fysieke positie - pontificaal op het zadel - vrouwen bijna ondraaglijk zou stimuleren en zou leiden tot onvruchtbaarheid, histerie, of erger, een generatie van lichtekooien zonder enige vorm van zelfbeheersing.

De schrijver Maurice Leblanc (de bedenker van de fameuze gentleman-dief Arsène Lupin) speelde in 1898 onderhoudend in op deze angst met zijn roman *Voici des aigles!* ('Hier zijn vleugels!'), waarin hij een fietstocht van twee jonge stellen beschrijft. Op de eerste dag merkt een van de mannen op dat niets een sterker gevoel van snelheid geeft dan het gesuis van de banden over het wegdek: het verscherpt de zintuigen van de fietser, waardoor een nieuwe ervaring van het landschap mogelijk wordt. Intussen beginnen de vrouwen de bovenste knoopjes van hun blouse los te maken. Op de tweede dag hebben de vrouwen hun korset afgedaan en op de derde dag trekken ze hun blouse helemaal uit en rijden ze als eigentijdse Amazones door het platteland. Ten slotte laten beide paren alle conventies varen en komt het tot een orgie van vrije liefde.

De samenhang tussen snelheid en seksuele losbandigheid werd nog eens krachtig uit de doeken gedaan door Alfred Jarry in zijn roman *Le surmâle* ('Superman', 1902). Daarin wint de fietsende hoofdpersoon eerst een wedstrijd van tienduizend mijl tegen een stoomlocomotief, vervolgens stort hij zich met volle energie op het bedrijven van de liefde ('Dit is geen man, maar een machine,' merkt een personage op), wat uiteindelijk zijn dood wordt wanneer hij explodeert als gevolg van zijn eigen energie en lust. Op een spoorweg ergens diep in de staat New York, ver weg van de verheven sferen van de avant-gardistische literatuur, was de droom van een fietsende man die een wedstrijd met een trein won al werkelijkheid geworden. In 1899 reed de wielrenner Charlie Murphy een mijl binnen de minuut in de slipstream van een locomotief, die hij uiteindelijk inhaalde. Murphy overleed vervolgens bijna aan de gevolgen van zijn prestatie: ernstige brandwonden opgelopen door brandend materiaal uit de schoorsteen van de locomotief. Toch had de menselijke spierkracht hem sneller voortgestuwd dan een stoomtrein.

Technologie en snelheid riepen een nieuw soort kunstmatig verbeterde supermens in het leven, de voorloper van de bionische helden van tegenwoordig. In *La Locomotion a travers le temps, les mœurs et l'espace* ('Beweging door de tijd, de zeden en de ruimte') uit 1912 zingt Octave Uzanne de lof van 'de koorts van de snelheid': 'De burger is een mol met zijn metro; hij is een antilope, een kanonskogel, met zijn automobielen; hij is een adelaar, een mus, een albatros, met zijn vliegtuigen.'<sup>1</sup> In het tijdschrift *Je sais tout* berekende een anonieme auteur in 1905 hoe veel 'langer' mensen waren geworden als gevolg van de technologische vooruitgang. Hij berekende de 'effectieve fysieke lengte' van een reiziger, door de tijd die een fietser nodig had om een afstand af te leggen af te zetten tegen hoe lang een voetganger daarover zou doen. Vervolgens berekende hij hoe lang de voetganger zou moeten zijn om met de snelheid van de fietser te

kunnen lopen: die denkbeeldige voetganger zou vijftien meter lang moeten zijn. Vergelijkingen met andere vervoermiddelen wezen uit dat een reiziger in een sneltrein 'effectief' eenenvijftig meter lang was, terwijl de bestuurder van een racewagen bijna de Notre Dame in Parijs in zijn schaduw stelde. De technologie had een ras van reuzen voortgebracht en de ervaring van tijd en ruimte veranderd. De hogere snelheid deed afstanden inkrimpen en reizen onbetekenend lijken. Terwijl de ruimte kromp, zette de tijd enorm uit. Steeds kleinere tijdsintervallen werden steeds belangrijker: van Taylor en zijn systeem tot kranten die gebeurtenissen van over de hele wereld afdrukten compleet met foto's van taferelen die zich luttele uren eerder hadden afgespeeld en sporters die wonnen of verloren op basis van tienden van seconden.

## Racen tegen de tijd

Elk weekeinde zochten honderdduizenden mensen de opwinding van de snelheid door naar de racebaan te gaan. Vroeger was dit voorbehouden geweest aan hooggeborenen en andere leden van de bovenklasse, maar de nieuwe racewedstrijden met fietsen en auto's brachten de opwinding van snelle machines binnen het bereik van een massaal publiek. Het overdekte racestadion *Vel d'hiv (Vélodrome d'hiver)* in Parijs opende in 1900, de eerste Tour de France werd gehouden in 1903 en het *Sportpalast* in Berlijn werd in 1906 in gebruik genomen. Autoraces en -rally's waren al ingeburgerd en de kranten stonden vol opgewonden berichten over die geweldige mannen en hun vliegende (of racende) machines.

Het vastleggen van de sportieve prestaties vereiste een ander soort technologie, die nu de mensheid in haar greep begon te krijgen: waar vroeger alleen de rijken zich een horloge konden veroorloven, zorgden de industriële productiewijze en de behoeften van een steeds verder ontwikkelde economie ervoor dat veel meer mensen zich nu een vestzakhorloge konden veroorloven. Van de historicus Karl Lamprecht komt de schatting dat er rond de eeuwwisseling alleen al in Duitsland twaalf miljoen vestzakhorloges werden geïmporteerd.<sup>2</sup> De eerste stopwatches met wijzers voor tienden van seconden kwamen in 1900 op de markt. Sportrecords die tot dan toe hadden voortgeleefd in schattingen en sterke verhalen, werden voortaan als belangrijke feiten vastgelegd.

De race tegen de tijd was nu echt begonnen. De geest van de moderne mens, stelt de Franse schrijver Octave Mirabeau, is een racebaan zonder eindstreep: 'Zijn gedachten, gevoelens en voorkeuren zijn één grote wervelstorm. Overall raast het leven voorbij als een cavalerie die ten aanval trekt en dan weer uit beeld verdwijnt, zoals de bomen en silhouetten langs de weg. Alles om de mens springt, danst en galoppeert voorbij met een andere snelheid dan hijzelf.'<sup>3</sup> Marcel Proust was gefascineerd door auto's en besloot zelfs zeventwintigduizend Franse frank te besteden aan een vliegtuig voor zijn chauffeur en toenmalige lieveling Alfred Agostinelli, die piloot wilde worden. Voordat Proust zijn aankoop kon afronden, stortte zijn jonge vriend neer in de Middellandse Zee en verdronk. Proust was radeloos van verdriet.

Niet alleen schrijvers liepen warm voor technologische speeltjes. Terwijl er in Frankrijk rond de eeuwwisseling ongeveer 3000 automobielen rondreden, was dat aantal in 1914 gestegen tot 100 000. Een automobieltentoonstelling in Parijs trok in 1903 500 000 bezoekers. Andere, minder geïndustrialiseerde gebieden waren in die jaren vrijwel autovrij: Boedapest telde 159 auto's in 1905. Amerika was een heel ander verhaal. Fords legendarische T-Ford, ook wel bekend als de Tin Lizzie, kon in niet meer dan 12 uur en 8 minuten worden gemonteerd en er werden enorme aantallen van verkocht. Alleen al in 1914 produceerde Fords fabriek 308 162 auto's. De wat zuiniger Duitsers bezaten in 1914 niet meer dan 55 000 auto's. Maar zelfs in Duitsland waren auto's zeer aanwezig en verleenden ze veel prestige. De Duitse keizer was zelf een enthousiaste chauffeur en hij was de beschermheer van de Allgemeiner Automobil Club, die een statig hoofdkantoor had midden in Berlijn. De meeste hoge regeringsleden en de jonge telgen van de grote adellijke geslachten waren ook lid van de club.

De snelheid van dit nieuwe gemotoriseerde verkeer was naar huidige maatstaven niet erg indrukwekkend. In 1904 lag de maximumsnelheid in Groot-Brittannië op 32 kilometer per uur, terwijl in de Duitse steden niet harder dan 15 kilometer per uur gereden mocht worden - 25 kilometer per uur in de snel levende hoofdstad. Gemoedelijk voorttuffende vervoermiddelen of niet, mede vanwege hun vaak indrukwekkende omvang en glimmende metaal sloeg de publieke verbeelding op hol. In de pers verschenen berichten over roekeloze races, snelheidsrecords en onverschrokken pioniers. In 1902 bracht de Deutsche Zeitung een lang artikel over twee avonturiers, de een Brits en de ander Duits, die door Panhard-Levassor in Frankrijk speciaal een auto hadden laten bouwen om een reis rond de wereld te maken.<sup>4</sup> Ze kwamen tot Nizjni Novgorod, toen hun auto het begaf. Dit soort verhalen deed die gemotoriseerde verre reizen alleen maar aantrekkelijker en gevaarlijker lijken. In de kranten verschenen ook vaak berichten over sportevenementen en records; lange stukken over de Tour de France; oorlogsvliegers en vliegtuigontwerpen, de toekomstige rol van de militaire luchtvaart (waaronder Trafalgar-achtige luchtslagen tussen zeppelinvloten); snelle, gemotoriseerde postdiensten; de chaos veroorzaakt door particuliere auto's in Parijs (een situatie die de inzet van meerdere agenten vereiste); de 'verbluffende snelheid' van de draadloze telegrafie; sportvrouwen die records braken en een vreemd soort automode, *Le Camping*,<sup>5</sup>

Zelfs rampen gingen mee in deze versnelling van de wereld. De roman *Futility* van Morgan Robertson uit 1898 draait om een enorm 'onzinkbaar' schip, 'het grootste vaartuig van de wereld en de grootste prestatie van de mensheid ooit', dat meedoet aan de race om de felbegeerde Blauwe Band voor de snelste oversteek van de Atlantische Oceaan. Onderweg loopt het schip op een ijsberg en blijken er veel te weinig reddingsvloepen aan boord te zijn. Robertson had zijn denkbeeldige vaartuig de *Titan* gedoopt. De hoofdpersoon van het boek ziet in dat hier 'bewust levens en eigendommen worden opgeofferd ter meerdere eer en glorie van de snelheid', maar kan hier niets tegen uitrichten. Robertsons roman bleek profetisch: veertien jaar later schokte de botsing tegen een ijsberg van de records brekende *Titanic* de wereld. De eerste berichten over de scheepsramp bereikten de kranten binnen luttele uren en er verschenen razendsnel speciale edities. Er was geen tijd te verliezen, zeker niet met het oog op de concurrentie. Het nieuws was deel geworden van het dagelijks leven en alleen het laatste nieuws trok de aandacht.

In 1865 had de *Great Eastern* de eerste telegraafkabel door de Atlantische Oceaan gelegd en zo Europa en de Verenigde Staten met elkaar verbonden met de ongelooflijke snelheid van acht woorden per minuut. Sindsdien waren er tienduizenden kilometers telegraaf- en telefoonkabels bijgekomen en werd het bijna als vanzelfsprekend beschouwd dat nieuws van waar ook ter wereld binnen enkele uren overal elders bekend was. Waar correspondenten nog maar enkele jaren daarvoor met zorg opgestelde berichten per post naar hun redactie hadden verstuurd, ontvouwden nieuwsverhalen zich nu dagelijks of zelfs per uur per telefoon of telegram. Vaak gebeurde dat fragmentarisch en direct, een effect dat door de fameuze 'telegramstijl' nog werd versterkt, waarbij journalisten omwille van de duidelijkheid vaak bondige zinnen en korte woorden over de telefoon dicteerden, of hun berichten per dure telegram graag zo kort mogelijk verwoordden.

Naast deze bondiger, minder breedspakige nieuwsberichten liet een ander soort illustraties een ander beeld van de wereld zien. Dankzij innovaties in de druktechniek konden foto's voortaan direct in druk verschijnen, zonder eerst bewerkelijk in lithografie of kopergravure te hoeven worden omgezet. Steeds vaker namen rauwe nieuwsfoto's de plaats in van heroïserende gravures, waarop het sterven voor het vaderland er altijd heel heldhaftig, soldaten er altijd heel nobel en moedig en staatsmannen er altijd waardig hadden uitgezien. Nieuwsberichten toonden nu verminkte lijken, oorlogsmisdaden, verwoeste steden, ontspoorde treinen en doodgeschoten misdadigers - allemaal minder gladjes, minder geflatteerd, minder gecontroleerd en sneller dan nog maar enkele jaren daarvoor.

In de late achttiende eeuw hadden idealistische filosofen een verbaasde wereld voorgehouden dat wat wij kennen slechts een functie van onze waarneming is, dat de enige indrukken waarop we echt kunnen vertrouwen die zijn van de besloten wereld van onze zintuigen - een hoogst verontrustende gedachte in een tijdperk waarin het geloof nog springlevend was. Een eeuw later, in de jaren zeventig van de negentiende eeuw, hadden ondernemende fotografen dit punt nog eens kracht bijgezet door momenten vast te leggen die veel te snel gingen om met het menselijk oog te kunnen waarnemen. In Amerika had Eadweard Muybridge bewegingsstudies gemaakt van mens en dier door hun bewegingen over een korte tijd in beeldenreeksen vast te leggen. Een bewegende persoon zag er zo (naakt voor een zo groot mogelijke precisie en met een duidelijke associatie met de klassieke oudheid) uit als een reeks gekloonde mensen. Tegelijkertijd verleenden de studies zelfs de meest alledaagse handelingen nog een monumentaal tintje. Het meest verbazingwekkende aspect van Muybridge' foto's was echter dat ze zichtbaar maakten wat tot dan toe onzichtbaar was geweest: patronen en voorbijgaande momenten. Het duurde niet lang of camera's waren snel genoeg (omstreeks 1880 waren al sluitertijden van 1/1000 seconde mogelijk) om zelfs de vluchtigste verschijnselen te fotograferen. In 1886 slaagde de Oostenrijkse fysicus en filosoof Ernst Mach er zelfs in een vliegende kogel te fotograferen, waarbij de luchtstroom om de kogel duidelijk zichtbaar was. En fotografie kon nog meer: naast het tonen van wat voor het blote oog te veraf was ofte snel ging, kon het medium ook onthullen wat met het blote oog helemaal niet te zien was. De nieuwe röntgenstralen legden het skelet van levende wezens bloot: een kortstondig voorschot op de dood. De menselijke zintuigen waren duidelijk niet scherp genoeg om de volle vaart van de wereld te kunnen waarnemen. Ze waren ingehaald en overtroffen door de technologie. Kleine, goedkope, in massa geproduceerde camera's met snelle sluitertijden en makkelijk verkrijgbare films brachten het wonderbaarlijke oog van de camera binnen het bereik van niet-professionele fotografen. Het snapshot was geboren. Nadat hij in 1904 op negenjarige leeftijd zijn eerste camera had gekregen, kon de Parijzenaar Jacques-Henri Lartigue zijn enthousiasme bijna niet bedwingen. Dit bijzondere kind uit een welgesteld milieu kon nu de wereld om hem heen vastleggen. Hij koos vaak (weinig verrassend voor een jonge knaap) voor het fotograferen van de pure opwindning die snelheid teweegbracht. Een racewagen die door de bocht schiet, zijn vorm vertekend door de snelheid en gevolgd door een stofwolk; vrienden die roekeloos van een heuvel af komen gesuisd in zelfgebouwde zeepkisten; de horizon van een racecoureur die zich vernauwt terwijl zijn auto op volle snelheid voorbijraast; een jongen die het water in springt en met meditatief gesloten ogen in volle vlucht blijft hangen boven het rimpelloze wateroppervlak - zelfs een volwassen vrouw is niet meer dan een vervormde schim die haastig een plein oversteekt.

Nergens deed de opwindning van de wereld zich echter sterker voelen dan in het nieuwe medium van de film, zoals we zullen zien in Hoofdstuk 12. Films genoten een enorme populariteit. Het bioscoopjournaal toonde belangwekkende ontwikkelingen met de snelheid waarmee filmrollen konden worden vervoerd. Voor de inhuldiging van de prins van Wales in Carnarvon in 1911 werd een film van de plechtigheid meegegeven aan een speciale sneltrein voorzien van een donkere kamer in een van de rijtuigen. De film werd tijdens de treinreis ontwikkeld en was nog diezelfde avond in Londen te zien. De ceremonie oogde een paar honderd kilometer verderop en slechts vier uur na het gebeuren minder statig dan in het echt: de projectiesnelheid werd zoals gebruikelijk opgevoerd, zodat de prins en zijn gevolg als schokkerige robots door het beeld leken te bewegen.

Film kon meer dan alleen vastleggen wat er (al dan niet in scène gezet) had plaatsgevonden: het medium veranderde de manier waarop verhalen werden verteld. Films werden in de begintijd nog zonder geluid vertoond en moesten het hebben van visuele grappen. Ze zwolgen in hun eigen visuele karakter en hun zucht naar snelheid en sensatie. Het medium kende al snel een heel eigen esthetisch repertoire. Plotselinge beeld overgangen konden het publiek verbazen en

het verhaal vooruithelpen, close-ups werden gebruikt om emoties extra aan te zetten, inzetten konden stilzwijgend commentaar leveren en supersnel afgespeelde passages kregen een hele zaal op zijn kop. Voor de ongelovige ogen van het publiek kwamen bloemen tot bloei, spon een rups zijn cocon om daar vervolgens als een prachtige vlinder weer uit te komen. Wat in de natuur weken nodig had, voltrok zich op film binnen de minuut. Daar kon het toneel niet aan tippen. Een criticus voorspelde de ondergang van het melodrama op de planken: 'De snelheid [van film] zorgt voor een ademloos soort opwinding [die] het melodrama [zoals we dat van het theater kennen] niet kan oproepen.'<sup>6</sup>

## De bewegende wereld gevangen

Kunstenaars waren gefascineerd door deze versnelde werkelijkheid en haar talloze mogelijkheden, door haar fragmentatie in duizenden van seconden en even zovele individuele filmbeeldjes, de kracht waarmee film die voortjoeg en een nieuwe draai gaf, door de pure energie en seksuele lading van de snelheid en de technische apparaten die deze teweegbrachten. De cultus van snelheid en technologie was een belangrijk onderdeel van H.G. Wells' pessimistische beelden van monsterlijke toekomstige werelden. In zijn ogen waren machines geen opwindende, semiseksuele apparaten, maar de aanjagers van vernietiging. In *The Land Ironclads* (1906) beschrijft hij met bijna akelige vooruitziendheid een soort loopgravenoorlog, waarbij soldaten verzanden in een zinloos bloedvergieten, in een oorlog die een plotselinge en wrede wending neemt door de komst van gepantserde voertuigen met mechanische geweren, die dwars over de vijandelijke loopgraven kunnen walsen. Een jonge officier legt een oorlogscorrespondent uit waarom de vijand onmogelijk kan winnen:

Daar zijn hun manschappen niet woest genoeg voor; dat is hun probleem. Het is een futloos stelletje stadslui, dat is het punt. Het zijn kantoorbedienden, fabrieksarbeiders, studenten, beschaafde mannen [...] armzalige amateurs op het gebied van de oorlogsvoering. Ze hebben geen echte fysieke kracht. [...] Zelfs onze jongens van veertien kunnen hun volwassen mannen nog makkelijk aan.<sup>7</sup>

De pantservoertuigen walsen echter moeiteloos heen over het heldhaftige verzet van de 'potige, zongebruinde ruiters' die de loopgraven moeten verdedigen. Het regiment van de jonge officier sneuvelt onder het snelvuur van het 'handjevol jonge aanvallers dat zich lafhartig verschanst in afschuwelijk oneerlijke machines'. De journalist is verbluft: "'Mens versus machine" leek hem een geschikte kop. [...] Hij liep zo dicht mogelijk naar de rijen krijgsgevangenen als de wachtposten hem toestonden, hij bekeek de gevangenen en vergeleek hun stoere trekken met die van hun lichter gebouwde veroveraars. "Sluwe ontaarden," mompelde hij, "bleekzuchtige achterbuurtbewoners".<sup>8</sup>

Andere Britse schrijvers zagen die snelle tijden nog niet zo hard op zich afkomen. Met het scherpe oog van een bewonderend toekijkende buitenstaander verwoordde de jonge T.S. Eliot een houding ten opzichten van de toekomst die niets van doen had met enthousiasme of overmatig vertrouwen:

And indeed there will be time  
To wonder, "Do I dare?" and, "Do I dare?"  
Time to turn back and descend the stair,  
With a bald spot in the middle of my hair -  
[...]  
Do I dare  
Disturb the universe?  
In a minute there is time

For decisions and revisions which a minute will reverse.

In het ingetogen, beleefde Londen was zo'n laconieke reactie misschien op haar plaats, maar de aanstootgevende jonge kunstenaars uit het Russische rijk keken daar heel anders tegenaan. Het verstoren van het universum was hun *raison d'être*. Majakovski & co deden hun uiterste best 'een klap in het gezicht van de publieke smaak' te geven, zoals hun gelijknamige manifest uit 1912 beloofde. Zij eisten snelheid, gevaar, vernietiging, zoals Majakovski schrijft in een van zijn gedichten:

Soldaten, ik benijd jullie!

Wat hebben jullie het goed!

Hier tegen een vuile muur plakken de resten van een menselijk brein, de weerslag van de vuist van een granaat. Hoe schitterend dat honderden afgehakte hoofden zijn toegevoegd aan een stom veld. Ja, ja, ja, voor jullie is het pas echt interessant! [...]

De poëzie van vandaag - is de poëzie van de strijd. [...]

Wanneer je in een auto dwars door honderden vijandelijke achtervolgers heen scheurt, ga je ook niet sentimenteel doen: 'O, er kwam een kip onder de wielen.'<sup>10</sup>

De jonge radicalen in Moskou en Sint-Petersburg mochten misschien snakken naar een verstoring van de verstikkende rust van de autocratische heerschappij, de hoofdprijs voor de meest van snelheid bezeten kunstenaars gaat toch echt naar de Italianen, waar een hele beweging, het futurisme, was gewijd aan de verheerlijking van auto's, snelheid, technologie en geweld.

Het futurisme was het geesteskind van één man, Filippo Tommaso Marinetti (1876-1944), een Italiaanse dichter die zich bij voorkeur in heldhaftige poses liet fotograferen en de wereld versteld deed staan met vreemde gebaren en woest taalgebruik. Marinetti was geboren in Alexandrië in Egypte en genoot een groot deel van zijn opleiding in Parijs. Daar was de jonge Marinetti bevangen door de Franse fascinatie met auto's, technologie en snelheid en hij droeg dit evangelie uit in zijn vaderland. Het futurisme is naar alle waarschijnlijkheid de enige artistieke beweging die is voortgekomen uit een auto-ongeluk. De sleutelbegrippen, zo zou Marinetti schrijven, kwamen bij hem op toen hij zijn glanzende auto in een fabriekssloot reed en toekeek hoe de wagen als 'een grote aangespoelde haai' uit het water werd gevist. Daarop riep hij in 1909 het futurisme in het leven:

1. Wij willen de liefde voor het gevaar bezingen, de vertrouwdheid met energie en roekeloosheid.
2. Moed, vermetelheid en rebellie zullen essentiële elementen van onze poëzie zijn.
3. Tot nu toe verheerlijkte de literatuur de peinzende onbeweeglijkheid, extase en slaap. Wij willen de agressieve beweging verheerlijken, de koortsachtige slapeloosheid, de snelle passen, de salto mortale, de oorvijs en de vuistslag.
4. Wij verklaren dat de grootsheid van de wereld verrijkt is met een nieuwe schoonheid: die van de snelheid. Een race-auto, zijn motorkap versierd met dikke buizen als slangen met explosieve adem... een ronkende auto die als hij rijdt op een mitrailleur lijkt, is mooier dan de Nike van Samothrake.
5. Wij willen een hymne brengen aan de man achter het stuur, wiens ideale lans voortschiet over de aarde, die op haar beurt ook weer weggeschoten is in het circuit van haar baan.<sup>11</sup>

De beweging naar voren was de essentie van het leven geworden voor allen die begrepen, in de woorden van Marinetti, dat 'Tijd en Ruimte gisteren [zijn] gestorven. Wij leven reeds in het absolute, want we hebben de eeuwige alomtegenwoordige snelheid reeds gecreëerd.' Niets zou deze glorieuze nieuwe tijd in de weg mogen staan. '[Wij willen dit land] bevrijden van zijn

stinkende kanker van professoren, archeologen, gidsen en antiquairs. Al te lang is Italië een rommelmarkt geweest. Wij willen het bevrijden van de ontelbare musea die het helemaal bedekken met ontelbare kerkhoven.' In plaats daarvan zou de wereld worden opgeschud door een grote, mannelijke schoonmaak: 'Wij willen de oorlog verheerlijken - enige hygiëne van de wereld - militarisme, patriottisme, de verwoestende daden der anarchisten, de mooie ideeën waarvoor men sterft, en de minachting voor de vrouw. [...] Kunst kan inderdaad slechts geweld, wreedheid en onrecht betekenen.'

Vandaag de dag is het onmogelijk in deze woorden, die voor het eerst op 20 februari 1909 werden afgedrukt in *Le Figaro*, iets anders te zien dan een hels brouwsel van machineverheerlijking, slecht verteerde brokken Nietzsche (toch al geen schrijver voor zwakke magen) en pril fascisme. Maar op lezers overal in de westerse wereld hadden ze het effect van een godendrank. Eindelijk werd de oude garde en zijn waarden de wacht aangezegd - en dat niet in een klein literair tijdschrift of in een voor eigen rekening uitgebrachte gedichtenbundel, maar op de voorpagina van een grote krant, zodat iedereen het kon lezen. Niet dat Marinetti en zijn gelijkgestemde vrienden de bedoeling hadden de politiek in te gaan. Zij waren erop gebrand de wereld door het prisma van snelheid en dynamiek te zien en hun indrukken te vangen in kunstwerken. Hun ging het om de vraag hoe beweging (als proces) uit te drukken in statische beelden, om de ware aard van een onderwerp te tonen en de energie die ervan uitging. De futuristische schilders experimenteerden met gefragmenteerde en vervormde beelden die sterk waren geënt op het kubisme. Waar Picasso en de zijnen statische taferelen hadden afgebeeld, sloegen hun Italiaanse navolgers de omtrekken van hun onderwerpen aan gruzelementen om de indruk van snelheid en kracht te wekken. Schilderijen met titels als *De dynamiek van de automobiel*, *Ritme van een violist*, *Snelheid van een motorfiets* en *Abstracte snelheid* (allemaal geschilderd tussen 1909 en 1914) spreken in dit opzicht boekdelen. Een van de meest getalenteerde schilders was Giacomo Balla, wiens *Dynamiek van een hond aan de lijn* (1912) een wonderlijke omvorming is van een uiterst burgerlijk motief. Het doek is geschilderd vanuit het perspectief van een passerende fotograaf of een voorbijganger in bijna fotografisch aandoende sepia tinten. De pootjes van het huisdier en de benen van zijn baasje worden getoond in alle stadia van beweging, waarbij de bewegingen van de hond veel drukker zijn en een bijna waaierachtig motief vormen. De schilder toont een ware futuristische minachting voor het alledaagse en richt zich geenszins op de figuren zelf, maar alleen op hun bewegingen, op het gegeven dat hun voorbijgaan niets meer is dan een moment van vluchtige anonimiteit. Even opzij kijken, zo suggereert het schilderij, en het doek is leeg.

Andere futuristen zongen de lof van de dood van het individu en het middenklasseleven als gevolg van de snelheid. Umberto Boccioni (1882-1916) probeerde eerst zuivere geestesindrukken te schilderen, later wijdde hij zich aan portretten die de instabiliteit tonen van wat hij voor zich zag. In zijn *Geluiden van de straat vallen het huis binnen* (1911) kijkt een vrouw in de stad vanaf haar balkon uit over een plein. Ze wordt getoond vanuit de kamer achter haar, maar zij noch het balkon noch het plein kan zich verdedigen tegen de onweerstaanbare energie van de bouwplaats buiten. Buiten en binnen, persoon en achtergrond, zijn verwickeld in een helse dans. De steigerpijpen opgetrokken door de nijvere bouwvakkers steken als haarspelden in het haar van de vrouw, een kar rijdt dwars door de smeedijzeren spijlen van het balkon en vier paarden, die zich hebben weten te ontworstelen aan de kar en de klassieke legende, klauteren in en uit het beeld, terwijl de figuur van de vrouw zelf onder de voet wordt gelopen door de kleuren en vormen van de stad. Zelfs de andere gebouwen aan het plein, normaal gesproken de hoeders van verticaal fatsoen, staan er schots en scheef bij, alsof ze moeten buigen voor de kracht van de werklui. Krachtige, herhaalde diagonalen wekken de indruk van explosieve kracht.

Een andere Italiaan, de Nobelprijswinnaar Luigi Pirandello (1867-1936), was de eerste schrijver die een technicus, een cameraman om precies te zijn, tot de hoofdpersoon van een roman

maakte. *Dagboek van Serafino Gubbio, cameraman* (1915) is het verhaal van een man die door zijn werk de werkelijkheid in een ander licht gaat zien: met de starende blik van de cameraman. 'Ook ik ken het uitwendige, ik bedoel het mechanische drijfwerk van het leven, dat ons zonder respijt in een luidruchtige en duizelingwekkende beweging bezighoudt. Vandaag zus en zo; dit en dat te doen; hierheen vliegen, met het horloge in de hand, om op tijd daar te zijn.'<sup>12</sup> Gubbio weet dat hij functioneert als een tweederangs machine en dat een slim mechaniek hem geheel overbodig zou kunnen maken. Hij vermoedt dat machines weleens op meer uit zouden kunnen zijn dan alleen zijn baan: 'De machine is gemaakt om te handelen, om te bewegen, het is voor haar nodig onze ziel op te slokken, ons leven te verslinden. En hoe zouden, denkt u, die machines in hun massale en voortdurende productie ons die ziel en dat leven teruggeven?'<sup>13</sup> Het is duidelijk dat Pirandello niet het tomeloze enthousiasme van de futuristen voor het machinetijdperk deelde. Voor zijn ongelukkige hoofdpersoon gaat het er niet zozeer om of het slagveld al is bepaald, maar dat de slag al is verloren: 'Reeds beginnen mijn ogen, en ook mijn oren, door de lange gewenning alles te zien en te horen in de vorm van deze snelle, trillende en tikkende mechanische weergave.'<sup>14</sup> Aan het einde van de roman is Gubbio evenzeer onder de voet gelopen als de vrouw in het schilderij van Boccioni. Hij weet niet langer waar zijn lichaam eindigt en de machine begint en hij capituleert voor de eindeloze, meedogenloze efficiëntie van de machine. 'Ik ben niet meer. Zij loopt nu, met mijn benen. [...] Ik maak deel uit van haar mechaniek.'

Na 1914 klonk een nog treuriger, angstwekkender toon door in teksten over de snelheid van het leven, nergens sterker dan in het lange essay *Quelques aspects du vertige mondial* ('Enkele aspecten van de mondiale duizeling') van de Franse schrijver Pierre Loti, dat werd gepubliceerd in 1917:

Nu we uit ons evenwicht zijn gebracht door onze kennis, weten we dat er onder ons niets dan leegte is [...] een leegte die wervelend toeslaat, een leegte waarin alles hopeloos verdwijnt. Op zeker moment komt dan de drukkende gedachte op, wordt het angstwekkend te bedenken dat wij nooit meer, onze as en onze stof nooit meer, in staat zullen zijn in vrede op iets stabiels te rusten, omdat stabiliteit niet langer bestaat en we gedoemd zijn, zowel tijdens dit leven als daarna, rond te razen in die duistere leegte [...] we hebben geen referentiepunt dat niet vatbaar is voor de duizeling van het moment en die angstaanjagende snelheid kan alleen worden bepaald in relatie tot andere bewegende dingen, andere armzalige, onbeduidende dingen [...] die ook vallen.<sup>15</sup>

Waar kunstenaars een open oog hadden voor de mogelijkheden en gevaren van een technologische toekomst, werd het idee van snelheid en een allesoverheersend tijdperk van dynamisme in de meest dynamische economie van Europa, het Duitse keizerrijk, juist met grote scepsis gezien. In de Duitse kunst vond het bijna geen weerklank. Te midden van het geraas van een snel groeiende economie, van toenemende verstedelijking en moderne technologieën, waren de toonaangevende schrijvers van die tijd bij uitstek estheten: de jonge Thomas Mann, Hugo von Hofmannsthal en de legendarisch gevoelige Rainer Maria Rilke - een zwanenzang voor een uitstervend soort burgerij dat de futuristen hadden gezworen te vernietigen.

Radicalere, geëngageerde kunstenaars, onder wie de graficus en beeldhouwster Käthe Kollwitz en de toneelschrijvers Gerhart Hauptmann en Frank Wedekind, gaven de voorkeur aan sociaal kritisch werk boven esthetische proclamaties.

Voorzover technologie überhaupt een rol speelde in de Duitse kunst, was dat vaak in de vorm van een waarschuwing. Musils *Der Mann ohne Eigenschaften* begint met een auto-ongeluk. In Heinrich Manns roman *Der Untertan* 'ontmoet' de kruiperig monarchistische hoofdpersoon zijn keizer door met diens auto mee te rennen en 'Heil! Heil!' te brullen tot hij bijna flauwvalt van de inspanning en de hysterie. Expressionistische dichters en schilders riepen het beeld van een

tumultueuze wereld op, waarbij ze gebruikmaakten van (visuele en verbale) technieken ontleend aan de telegramstijl en de snelle beelden van de film.